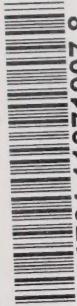


Government
Publications

CAI
XC3
1992
P27



3 1761 11971907 8



ACCOPRESS
GENUINE PRESSBOARD BINDER
CAT. NO. BS 2507 EMB

ACCO CANADIAN COMPANY LTD.
TORONTO
OGDENSBURG, N.Y., CHICAGO, LONDON

CA 1
XC 3
- 1992
P27

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, April 7, 1992
Thursday, April 30, 1992

Chairman: René Soetens

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 7 avril 1992
Le jeudi 30 avril 1992

Président: René Soetens

Minutes of Proceedings and Evidence of Legislative Committee E on Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif E sur le

BILL C-45

An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods

PROJET DE LOI C-45

Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-45

Chairman: René Soetens

Members

David Bjornson
Rex Crawford
Doug Fee
Gabriel Fontaine
Bruce Halliday
Lyle Kristiansen
Jerry Pickard
Marcel R. Tremblay—(8)

(Quorum 5)

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-45

Président: René Soetens

Membres

David Bjornson
Rex Crawford
Doug Fee
Gabriel Fontaine
Bruce Halliday
Lyle Kristiansen
Jerry Pickard
Marcel R. Tremblay—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch



Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE**PANEL OF CHAIRMEN**

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Monday, April 6, 1992:

Pursuant to Standing Order 113(2), the Speaker appointed Mr. Soetens from the Panel of Chairmen, to act as Chairman of Legislative Committee E on Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI**COMITÉ DES PRÉSIDENTS**

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du lundi 6 avril 1992:

Conformément à l'article 113(2) du Règlement, le Président nomme M. Soetens, choisi parmi le Comité des présidents, pour agir en tant que président du Comité législatif E du projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 7, 1992

(1)

[Text]

Legislative Committee E on Bill C-45 met at 9:46 o'clock a.m. this day, in Room 307, West Block, for the purpose of organization.

Acting Members present: Lee Richardson for Jim Hawkes; Stanley Wilbee for John E. Cole; Larry Schneider for Marcel R. Tremblay; Rex Crawford for Jerry Pickard and Greg Thompson for Charles Langlois.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Diane McMurray. From the Research Branch of the Library of Parliament: David Johansen Research Officer.

Witness: From the Department of Transport: John Read, Director General Transportation of Dangerous Goods.

René Soetens announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 113.

The Order of Reference dated Monday, April 6, 1992 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods be now read a second time and referred to Legislative Committee E.

On motion of Larry Schneider, it was agreed,—That the Committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

On motion of Rex Crawford, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that 3 Members are present, including the Chairman or in his absence the person designated to be Chairman of the Committee, provided a member of the Opposition is present.

On motion of Stan Wilbee, it was agreed,—That during the questioning of witnesses, the first spokesperson of each party be allotted 10 minutes and thereafter 5 minutes for other members of the Committee.

The Committee discussed its future business.

John Read answered questions.

At 10:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, APRIL 30, 1992

(2)

The Legislative Committee E on Bill C-45 met at 10:08 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, René Soetens, presiding.

Members of the Committee present: David Bjornson, Rex Crawford, Doug Fee, Gabriel Fontaine, Bruce Halliday and Lyle Kristiansen.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Rob Walsh, General Legislative Counsel. From the Research Branch of the Library of Parliament: David Johansen and John Christopher, Research Officers.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 7 AVRIL 1992

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif E chargé du projet de loi C-45 tient aujourd'hui sa séance d'organisation à 9 h 46, dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest.

Membres suppléants présents: Lee Richardson remplace Jim Hawkes; Stanley Wilbee remplace John E. Cole; Larry Schneider remplace Marcel R. Tremblay; Rex Crawford remplace Jerry Pickard; Greg Thompson remplace Charles Langlois.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Diane McMurray. Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Johansen, attaché de recherche.

Témoin: Du ministère des Transports: John Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses.

René Soetens annonce qu'il a été nommé président du Comité en application de l'article 113 du Règlement.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi du lundi 6 avril 1992:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité législatif E.

Sur motion de Larry Schneider, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, suivant les directives du Bureau de régie interne.

Sur motion de Rex Crawford, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à entendre des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres du Comité soient présents, dont le président ou, en son absence, la personne désignée pour le remplacer, ainsi qu'un membre de l'opposition.

Sur motion de Stan Wilbee, il est convenu,—Que lors de l'interrogation des témoins, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

John Read répond aux questions.

À 10 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 30 AVRIL 1992

(2)

Le Comité législatif E chargé du projet de loi C-45 se réunit à 10 h 08, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de René Soetens (*président*).

Membres du Comité présents: David Bjornson, Rex Crawford, Doug Fee, Gabriel Fontaine, Bruce Halliday et Lyle Kristiansen.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Bob Walsh, conseiller législatif général. Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Johansen et John Christopher, attachés de recherche.

Witness: From the International Association of Fire Fighters:
Doug Coupar, Canadian Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 6, 1992 relating to Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, April 7, 1992.*)

Doug Coupar from the International Association of Fire Fighters made a statement and answered questions.

The Committee discussed its future business.

It was agreed,—That the Committee hear suggested witnesses on Tuesday, May 12, 1992 and, if possible, begin clause-by-clause consideration of Bill C-45 that day but if not possible, then to commence clause-by-clause consideration on Wednesday, May 13, 1992.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Témoin: De l'Association internationale des pompiers: Doug Coupar, directeur pour le Canada.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 6 avril 1992, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 7 avril 1992.*)

Doug Coupar, de l'Association internationale des pompiers, fait un exposé et répond aux questions.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que le Comité entende les témoins proposés le mardi 12 mai et, dans la mesure du possible, commence l'étude détaillée du projet de loi le même jour; ou bien, si ce n'est pas possible, que ce soit le lendemain, le mercredi 13.

À 11 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, April 7, 1992

• 0949

The Chairman: Shall we bring this meeting to order. I would like to read the letter from the Speaker:

Dear René

Pursuant to Standing Order 113, this is to confirm your appointment as Chairman of Legislative Committee E on Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

Yours sincerely,

John Fraser.

Welcome to the legislative committee dealing with Bill C-45. I guess I can invite the clerk to read the order of reference.

The Clerk of the Committee: It is:

Ordered that Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be now read a second time and be referred to Legislative Committee E.

• 0950

The Chairman: Thank you very much. As you know, Sandy Birch is our clerk, in case you don't remember him from previous committees. Also with us from legislative counsel is Diane McMurray, and from the Research Branch of the Library of Parliament are David Johansen and John Christopher.

There are a number of motions we have to deal with, and I think you all have copies of them.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): I move we print.

The Chairman: Moved by Mr. Schneider that the committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy. Questions, comments?

Motion agreed to

The Chairman: The next one is to authorize the chairman to hold meetings.

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Crawford (Kent): I so move.

Motion agreed to

The Chairman: The next one is on the questioning of witnesses.

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Wilbee (Delta): I so move.

Motion agreed to

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 7 avril 1992

• 0949

Le président: La séance est ouverte. J'aimerais vous lire la lettre du Président de la Chambre:

Cher René

Conformément à l'article 113 du Règlement, la présente confirme votre nomination comme président du Comité législatif E pour le projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Sincèrement vôtre,

John Fraser.

Bienvenue au comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-45. Je crois que je peux maintenant inviter le greffier à vous lire l'ordre de renvoi.

Le greffier du Comité: Il est ordonné:

Que le projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé au Comité législatif E.

• 0950

Le président: Merci beaucoup. Comme vous le savez, Sandy Birch est notre greffier au cas où vous ne l'auriez pas reconnu. Diane McMurray est notre conseillère législative et David Johansen et John Christopher nous sont prêtés par le service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Il y a un certain nombre de motions à adopter et je crois que vous en avez tous le texte.

M. Schneider (Regina—Wascana): Je propose la motion concernant l'impression des *Procès-verbaux et témoignages*.

Le président: M. Schneider propose que le comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages* ainsi que l'a établi le Bureau de la régie interne. Des questions, des commentaires?

La motion est adoptée

Le président: La motion suivante vise à autoriser le président à tenir des audiences.

[Voir *Procès-verbaux*]

M. Crawford (Kent): Je le propose.

La motion est adoptée

Le président: La suivante concerne l'interrogation des témoins.

[Voir *Procès-verbaux*]

M. Wilbee (Delta): Je le propose.

La motion est adoptée

[Texte]

The Chairman: Now we should have some informal discussions. I understand you all have copies of the bill somewhere in your office, if not with you today. We've distributed a book to you, which has all the bill in it for your information.

I understand the officials from the department have some amendments to this bill they want to leave with us, and it has been suggested to me that the amendments may in fact solve the problems of the two witnesses who want to appear. So we'll certainly get those amendments into your hands. We'll then contact those witnesses and see if they still want to appear after having read the amendments; if they don't, maybe somebody else has other witnesses they'd like to have brought forward. Does anybody have any thoughts?

I know you have lots of thoughts, but maybe not on this bill. Is that the problem? Well, might I suggest that we ask the department and, if it's agreeable to all, we'll circulate the amendments. We'll contact those two witnesses, and if their concerns are satisfied, fine. If not, we'll ask them to appear on Tuesday, April 28, 1992, our next available time slot for a meeting. If they don't want to appear, and unless somebody comes up with additional witnesses between now and then, we would still have a meeting that day for clause-by-clause consideration.

Mr. Wilbee: It would seem to me, from the discussion on the west coast particularly, that some environmental groups would want to make presentations. Has this been advertised or circulated at all?

The Chairman: Is there any comment from our officials on that? Mr. Read, would you care to come forward.

Mr. John Read (Director General, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada): Thank you. We've done extensive consultation with the bill, beginning in 1990 with a mail-out. We have a dangerous goods newsletter that goes to interested persons, including the environmental community, and the initial mail-out was 19,000.

Between December 1991 and now, during that period of time Parliament wasn't in session, we sent out another notice to the 19,000. As a result, we met twice with all the provinces, we met with all industry organizations, and we received what comments we could.

As far as the environmentalists go, we have a minister's advisory council, and for years we've tried to get environmentalists to sit on it. Their answer always is that they're doing well enough and they have bigger fish to fry elsewhere. They're well aware of it and have had no difficulties with it.

Mr. Crawford: Mr. Read, that is a surprising comment coming from the environmentalists since transportation is one of the most important things when it comes to environmental problems. In my area, especially with the chemical valley,

[Traduction]

Le président: Nous passons maintenant à la discussion informelle. Je crois savoir que vous avez tous un exemplaire du projet de loi dans vos bureaux si vous ne l'avez avec vous aujourd'hui. Nous vous avons distribué un classeur qui contient le projet de loi et toutes sortes de renseignements.

Je crois comprendre que les fonctionnaires du ministère ont l'intention de nous communiquer des amendements. Je me suis laissé dire qu'ils pourraient répondre aux objections soulevées par les deux témoins qui veulent comparaître. Nous vous ferons donc parvenir au plus tôt ces amendements. Ensuite, nous contacterons ces témoins et nous leur demanderons s'ils veulent toujours comparaître après avoir pris connaissance de ces amendements. S'ils ne le veulent plus, vous avez peut-être d'autres témoins à proposer. Avez-vous des idées?

Je sais que vous avez beaucoup d'idées mais peut-être pas concernant ce projet de loi. Est-ce que c'est le problème? Je suggérerais, si cela vous convient, que nous demandions ces amendements au ministère et que nous vous les distribuions. Nous contacterons ces deux témoins si cela règle leur problème, très bien. Sinon, nous leur demanderons de comparaître le mardi 28 avril 1992, date de notre prochaine réunion. S'ils ne veulent pas comparaître, et à moins que quelqu'un n'ait d'autres témoins à proposer d'ici là, nous tiendrons quand même cette réunion et nous la consacrerons à l'étude article par article.

M. Wilbee: Il me semble, d'après les discussions sur la côte ouest en particulier, que certains groupes écologistes aimeraient venir témoigner. A-t-on fait de la publicité ou annoncé nos audiences?

Le président: Nous pourrions demander aux fonctionnaires. Monsieur Read, voudriez-vous venir à la table?

M. John Read (directeur général, Transport des marchandises dangereuses, Transport Canada): Merci. Nous avons procédé à une large consultation au sujet de ce projet de loi et ce dès 1990. Nous avons un bulletin sur les marchandises dangereuses que nous envoyons à tous les intéressés, y compris les associations et les groupes de défense de l'environnement, et le premier envoi contenait 19,000 de ces bulletins.

Entre décembre 1991 et aujourd'hui, pendant la période où le Parlement ne siégeait pas, nous avons envoyé un autre avis à ces 19,000 adresses. A la suite de cet envoi, nous avons rencontré deux fois les représentants de toutes les provinces, nous avons rencontré les représentants des industries et nous avons reçu toutes sortes de commentaires.

Pour ce qui est des écologistes, nous avons un conseil consultatif ministériel et depuis des années nous essayons d'y faire siéger les écologistes. La réponse a toujours été la même, ils se débrouillent très bien sans nous et ils ont des choses plus importantes à faire. Ils sont au courant de cette loi et elle ne leur pose pas de problème.

[Text]

whether you call it shipping, it is all transportation. It is a very serious problem, and I feel that the environment should be more involved with transportation, intermingled communications and—

Mr. Read: The distinction is this bill deals with safety during transportation alone. Most of the environmental concerns we have in the government deal with what is done with the product when it arrives at its destination, or certainly what happens to the waste when it arrives at its destination. Both of those matters are not caught under this bill. They come under the Canadian Environmental Protection Act. So most of the concerns we hear nowadays, last night in the news, the burning of PCBs at Baie Comeau, all these situations, are not a transportation issue. They are a result of what happens at the end of the distribution cycle, which is an Environment Canada issue.

Mr. Crawford: But what happens during the transportation?

Mr. Read: During transportation we ensure it is safe. That is our intention and our goal. And to do that, you are quite right, we must be aware of what consequences could befall the environment should there be a release. We have been doing that now for 10 years, and we have been getting a good scorecard from the environmental people.

We have, we feel, made all the contacts we can, and we have had no representations from the environmental people with respect to the contents of the bill. Their energies are more directed at waste destruction and disposal when it has arrived. That cut between the two is I think fairly clear in their minds.

Mr. Crawford: Mr. Read, how many inspectors are there for transportation of dangerous goods?

Mr. Read: There are two groups of inspectors. We have the federal inspectors, of which there are approximately 75 across Canada, and then there are the provincial inspectors. Roughly 95% of all shipments run on the roads, and the inspections on the roads are done by the provinces. The provinces have roughly 5,000 people, not all working full time, who do the inspections on highways. There is a third category which never really exercises its authorities, which is any peace officer who could enforce an act of Parliament.

The Chairman: It seems to me that if there are environmental groups that want to comment on this bill, they would contact the clerk's office and indicate that they wish to do so. I did comment that the NDP thought they had a number of witnesses. Without knowing who they are, we are really hard pressed to... So, Mr. Wilbee, if you know some people in the west who want—

Mr. Wilbee: I was just curious. What I didn't want to happen after it has gone all through the committee hearings is having people saying they didn't know we were holding hearings and invalidating the reason for holding hearings. If they want to be heard, now is the time, and forever hold their peace type of thing. I was wondering if it had been advertised. If there are 19,000 on the mailing list, if they want to say something, they should—

The Chairman: They have had a chance and we are not hearing anything.

[Translation]

chimique, on qualifie cela d'expédition ou d'autre chose, mais c'est tout du transport. C'est un problème très grave, et je crois qu'il faudrait que les écologistes s'intéressent plus à la question des transports, des communications et...

M. Read: La différence est que ce projet de loi ne concerne que la sécurité pendant le transport. Le gouvernement s'inquiète avant tout de l'utilisation de ces produits lorsqu'ils arrivent à destination ou des déchets de ces produits lorsqu'ils arrivent à destination. Ce projet de loi ne concerne pas ces deux questions. Elles relèvent de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. La majorité des problèmes dont nous entendons parler aujourd'hui, comme par exemple hier soir aux nouvelles, cette affaire d'incinération de BPC à Baie Comeau, ne concernent pas le transport. Ils concernent ce qui se passe au bout de la chaîne de distribution, et cela relève d'Environnement Canada.

M. Crawford: Mais que se passe-t-il pendant le transport?

M. Read: Nous veillons à ce qu'il se fasse sans danger. C'est notre objectif. Et, à cette fin, vous avez tout à fait raison, il nous faut être conscients des conséquences pour l'environnement en cas d'accident. Cela fait maintenant dix ans que nous nous occupons de cette question et nous n'avons pratiquement que des félicitations de la part des groupes environnementaux.

Nous pensons avoir contacté toutes les personnes intéressées et nous n'avons reçu aucune observation sur le contenu de ce projet de loi de la part des écologistes. Ils s'intéressent beaucoup plus à la manutention et à la destruction des déchets de ces produits lorsqu'ils sont arrivés à destination. La distinction entre les deux ne fait pas l'ombre d'un doute à leurs yeux.

M. Crawford: Monsieur Read, combien y a-t-il d'inspecteurs affectés au transport des marchandises dangereuses?

M. Read: Il y a deux groupes d'inspecteurs. Il y a les inspecteurs fédéraux, environ 75 pour couvrir l'ensemble du pays, et il y a les inspecteurs provinciaux. À peu près 95 p. 100 du transport se fait par la route, et les inspections sur la route sont faites par les provinces. À cet effet, les provinces comptent environ 5,000 personnes, qui ne travaillent pas toutes à plein temps. Il y a une troisième catégorie qui intervient pratiquement jamais, et ce sont les agents de police qui ont le pouvoir de faire appliquer la loi.

Le président: Il me semble que s'il y avait des écologistes qui voulaient venir nous parler de ce projet de loi, ils contacteraient le bureau du greffier pour le signifier. J'ai dit que le NPD pensait vouloir entendre un certain nombre de témoins. Sans savoir qui ils sont, il nous est vraiment très difficile... Monsieur Wilbee, si vous connaissez des gens dans l'Ouest qui veulent...

M. Wilbee: C'était simplement de la curiosité. Je ne voudrais pas qu'après les audiences, les gens puissent dire qu'ils n'étaient pas au courant et ainsi invalider la raison même de ces audiences. S'ils veulent être entendus, c'est maintenant qu'il faut qu'ils se manifestent. Je me demandais si nos audiences avaient été annoncées. S'ils sont 19,000 sur la liste d'envoi, s'ils veulent dire quelque chose, ils devraient...

Le président: Cette possibilité leur a été offerte et ils ne se sont pas manifestés.

[Texte]

Mr. Read: To be a little more correct, we heard a lot between December and February, and as a result we have adjusted some of the wordings, and those are the amendments, as you made known, we would like to make public as soon as possible so the witnesses can look them over and decide if they wish to come. We have been suggesting what would go into these amendments, and all parties we have dealt with have said that if those amendments are put in front of the committee we won't waste the committee's time in trying to convince them to do something it appears they might already do.

The Chairman: We will leave it up to individuals to make sure their contacts are aware that if they want to appear as witnesses to contact the clerk's office. We will contact the NDP to see who they have in mind, presuming that if there are witnesses they will appear on April 28. If there are no witnesses, then on April 28 we would ask the officials of the department to fully explain the bill, and following that we will proceed to clause by clause. Does that sound acceptable to all?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned.

Thursday, April 30, 1992

• 1009

The Chairman: I'd like to call this meeting to order.

We have agreed, as per our last meeting, that we would hear some witnesses. The only witness we'll be hearing is from the International Association of Fire Fighters. Following their presentation we'll proceed with officials from the department.

• 1010

So at this time I'd like to invite Mr. Doug Coupar, the Canadian Director, to come forward and give us his presentation.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Mr. Chairman, we have sent a list of additional witnesses we would like to hear from later on in the proceedings, not today of course. There was some mix-up. It went to the wrong office apparently, but it was delivered finally this morning.

The Chairman: Where did you send it?

Mr. Kristiansen: It somehow ended up in Mr. Domm's office yesterday. It should have been received by the clerk of the committee this morning.

The Clerk of the Committee: No, not yet.

Mr. Kristiansen: He assured us that he would transfer it over.

The Clerk: Do you have a copy here?

The Chairman: Okay, let's proceed with this witness. In the meantime, maybe you can round up that copy and we can carry on.

Mr. Coupar, perhaps you'd like to give us some opening comments. Then I'm sure there will be questions from some of the members.

[Traduction]

M. Read: Pour être un peu plus juste, je dirai qu'ils se sont beaucoup manifestés entre décembre et février et, en conséquence, nous avons apporté quelques modifications. Il s'agit de ces amendements dont vous venez de parler, que nous aimerions rendre publics le plus tôt possible afin que les témoins puissent en prendre connaissance et décident s'ils souhaitent toujours ou non comparaître. Nous leur avons indiqué en gros ce que contiendraient ces amendements, et tous ceux que nous avons consultés nous ont dit que si ces amendements étaient proposés au comité, ils ne gaspillereraient pas le temps du comité en essayant de le convaincre de faire quelque chose qui apparemment, de toute façon, se fera.

Le président: Nous allons laisser aux intéressés le soin de contacter ces témoins potentiels et de leur dire de communiquer avec le bureau du greffier s'ils le souhaitent. Nous allons contacter le NPD pour lui demander sa liste, et s'il a des témoins à proposer, ils comparaîtront le 28 avril. S'il n'y a pas de témoins, le 28 avril, nous demanderons aux fonctionnaires de venir nous expliquer le projet de loi et ensuite nous passerons à l'étude article par article. Cela vous semble-t-il acceptable?

Des voix: Oui.

Le président: La séance est levée.

Le jeudi 30 avril 1992

• 1009

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Il a été décidé lors de notre dernière séance d'entendre un certain nombre de témoins. Le seul à comparaître vient représenter l'Association internationale des pompiers. Ensuite, nous entendrons les fonctionnaires du ministère.

J'inviterais maintenant M. Doug Coupar, directeur pour le Canada, à s'installer à la table et à nous faire son exposé.

M. Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Monsieur le président, nous avons fait parvenir une liste de témoins supplémentaires que nous aimerions entendre plus tard. Il semble qu'elle a été envoyée par erreur au mauvais destinataire, mais qu'elle est finalement arrivée au bon endroit ce matin.

Le président: Où l'avez-vous envoyée?

M. Kristiansen: Je ne sais comment, elle est arrivée au bureau de M. Domm hier. Le greffier est censé l'avoir reçue ce matin.

Le greffier du Comité: Non, pas encore.

M. Kristiansen: Il nous a assurés qu'il l'enverrait.

Le greffier: En avez-vous une copie ici?

Le président: Bon, passons à l'audition du témoin. Entre temps, vous trouverez peut-être votre copie et nous pourrons entreprendre nos travaux.

Monsieur Coupar, je vous invite à nous faire votre déclaration, après quoi les députés auront sûrement des questions à vous poser.

[Text]

Mr. Doug Coupar (Canadian Director, International Association of Fire Fighters): Good morning and thank you for offering this opportunity to appear before the committee.

I did bring along a written submission. I won't go through that word for word. I'll spare you some of the fine detail on that. But I would like to talk generally about our concerns on Bill C-45.

The International Association of Fire Fighters is the group that represents in North America 180,000 professional fire-fighters; 13,000 in Canada. Our members are employed by municipalities, cities, airports, and agencies such as the Atomic Energy of Canada Limited.

IAFF members deal with a wide variety of emergencies and public safety issues. Of course, they are the front-line personnel when dealing with a hazardous materials or dangerous goods incident, for example. As a matter of fact, responding to "HazMat incidents", as we call them, is the most dangerous aspect of fire fighting.

Fire-fighters in Canada, particularly, are especially hampered by a lack of information available at such incidents. Accurate, accessible information is crucial, obviously, to saving lives and property at the scene of these incidents, since the appropriate response for one hazardous material could prove catastrophic if another substance is present.

To illustrate that point, in this day and age, spraying water, for example, on certain fires can result in a worse situation than you started with.

A variety of technologically advanced systems are available which would enable fire fighters to learn the exact nature of hazardous materials present at any location and provide guidance on responding to the specific incident. Such systems can be designed for both hazardous materials at stationary structures and hazardous materials in transit. That is our concern here today, obviously.

The information provided by such systems not only aids in identifying what hazardous materials are present, but can also offer detailed information on appropriate emergency response techniques. Some systems can even provide guidance on evacuating specific communities.

As most of you know, fire-fighters at present rely on a little handbook called the *CANUTEC Handbook*, which will identify various chemical substances and give some information to us on how to cope with the incident. To be fair, that's quite primitive compared to what I'm discussing here, because the data base retrieval that would be possible in labelling the shipping of hazardous materials would also provide instructions and advice to us on how to deal with an incident.

Implementation of a hazardous materials identification system would ensure that fire-fighters have the information they need to effectively respond to any incident, enabling them to protect lives and property.

[Translation]

M. Doug Coupar (directeur pour le Canada, Association internationale des pompiers): Je vous souhaite le bonjour et je vous remercie de me permettre de compaître devant le comité.

J'ai effectivement apporté un mémoire, que je ne lirai pas textuellement. Je vais vous en épargner les détails. Je vais plutôt vous parler en général de ce que nous pensons du projet de loi C-45.

L'Association internationale des pompiers représente quelque 180,000 pompiers professionnels en Amérique du Nord, dont 13,000 au Canada. Nos membres travaillent au service des municipalités, des villes, des aéroports et des organismes comme Énergie atomique du Canada limitée.

Les membres de l'association font face à une grande diversité de situations d'urgence et se retrouvent aux prises avec toutes sortes de questions de sécurité publique. Ce sont les combattants de première ligne lorsque survient un incident où des matières ou des produits dangereux sont en cause. De fait, ces incidents représentent la partie la plus dangereuse de la lutte contre les incendies.

La plus grosse entrave au travail des pompiers au Canada est le manque d'information sur les lieux du sinistre. Il est en effet absolument indispensable de pouvoir disposer de renseignements précis si l'on veut sauver des vies et protéger les biens sur les lieux d'un incendie, car une intervention qui est judicieuse dans le cas d'une matière donnée peut se révéler catastrophique dans le cas d'une autre.

C'est le cas aujourd'hui de l'utilisation de l'eau sur certains incendies, qui peut rendre la situation plus critique encore.

Il existe tout un éventail de systèmes de pointe permettant aux pompiers de connaître la nature exacte des matières dangereuses en un point donné et leur donnant des indications sur les mesures à prendre dans chaque cas. Ces systèmes peuvent être conçus aussi bien pour les matières dangereuses dans des bâtiments que pour celles qui sont en transit. C'est cette dernière catégorie qui nous intéresse ici, aujourd'hui.

L'information fournie par ces systèmes sert non seulement à identifier les matières en cause, mais aussi à déterminer quel est le type d'intervention d'urgence approprié. Certains systèmes donnent même les méthodes d'évacuation de certaines localités.

Comme la plupart d'entre vous le savent, les pompiers comptent à l'heure actuelle sur un petit guide appelé *Guide CANUTEC*, qui énumère divers produits chimiques et donne certains renseignements sur la façon d'y faire face. Je vous dirai honnêtement que c'est un outil plutôt primitif par rapport à ce dont je parle ici, parce que le système informatique auquel je songe pour l'étiquetage des envois de matières dangereuses contiendrait aussi des instructions et des conseils sur les méthodes à employer.

Pareil système assurerait aux pompiers l'information nécessaire pour faire face efficacement à tout type d'incident, leur permettant ainsi de protéger vies et biens.

[Texte]

The IAFF therefore supports the creation of an electronic tracking system for dangerous goods that would enable fire-fighters to obtain accurate, instant information at the scene of a hazardous materials incident. This information could be called up on a screen, on a portable computer, using satellite technology, at any location in Canada or the United States.

Our proposal for an electronic tracking system, we feel, deserves to be considered at this important juncture, because it could properly serve as an amendment to the act.

Specifically, we're asking the committee to consider utilizing the language that is contained within a private member's bill, Bill C-334, as an appropriate change. Bill C-334 would establish a register of dangerous goods in a computerized format. I'll spare you the many clauses, which are reproduced here in our written submission. They are contained within the bill itself, obviously, which you should have in front of you.

• 1015

I have also appended to the written report an article which comes from a magazine called *Fire Fighting in Canada*, which is a type of in-house journal, of interest mainly to fire-fighters and fire chiefs, talking about how various incidents were handled in Canada. I brought this one along from the March 1992 edition, which I think serves to illustrate some of the very practical problems we're facing here.

The article describes a train/truck crash that occurred August 6, 1991, near Kinsella, Alberta, which is some distance south of Edmonton. I call your attention in particular to page 5, the first paragraph. It describes quite plainly what we are faced with in trying to identify what is actually leaking, or burning, or spilling.

Two of the Viking pumps stopped at the locomotives to commence extinguishment of the lead unit using foam. They realized that due to the volume of fire and limited amounts of water and foam, it was an impossible task. Fire suppression was then shifted to the fire that was spreading to the rail cars, and to brush fires travelling to the north. It was noted that several of these cars bore placards that could not be read, and an initial, unconfirmed report was that dynamite was amongst the cars. Since there are no cabooses on main line freights, all manifests are carried in the locomotives. It was decided to halt the attack on the train until more accurate information was forthcoming. It was two hours from the time of request before the manifest information was compiled by CN.

I cite that as an example—a very typical example—of what we can be faced with. Fortunately for us this particular incident occurred in a relatively unpopulated area. You can imagine the potential consequences, for lack of information, had this same incident occurred in a populous area. I can't express to you enough, I suppose, the great frustration any fire-fighter would feel of being unable to respond because he or she doesn't know what it is they are dealing with. Clearly, if it happens to be dynamite, you're going to treat the incident a little differently than you would if it was a more benign substance.

[Traduction]

L'association appuie donc la création d'un système électronique de repérage des produits dangereux qui permettrait aux pompiers d'obtenir sur le champ, sur les lieux d'un incident, des renseignements précis. L'information pourrait apparaître à l'écran d'un ordinateur portable, retransmise par satellite, partout au Canada ou aux États-Unis.

Nous estimons que cette proposition mérite d'être étudiée à ce moment-ci, et pourrait faire l'objet d'un amendement au projet de loi.

Pour être plus précis, nous demandons au comité d'inclure le libellé d'un projet de loi d'origine parlementaire, le projet de loi C-334, qui prévoit la création d'un répertoire informatisé des marchandises dangereuses. Je vous épargnerai les nombreux articles, qui sont reproduits dans notre mémoire. Ils figurent dans le projet de loi lui-même, que vous devriez avoir entre les mains.

J'ai aussi joint un article du magazine *Fire Fighting in Canada*, périodique maison à l'intention des pompiers et des chefs de service d'incendie, dans lequel il est question de la façon dont on a fait face à certains incidents au Canada. L'article est tiré du numéro de mars 1992 et montre bien les problèmes pratiques que nous rencontrons.

L'article décrit une collision entre un train et un camion survenue le 6 août 1991 près de Kinsella, en Alberta, un peu au sud d'Edmonton. J'attire votre attention au premier paragraphe de la page 5. On y décrit très clairement les problèmes que nous rencontrons lorsque nous essayons de déterminer la nature de la fuite, de l'incendie ou du déversement.

Deux des pompes Viking se sont arrêtées près des locomotives pour commencer à atteindre l'incendie de la locomotive de tête à l'aide de mousse. L'ampleur de l'incendie et le peu d'eau et de mousse ont rendu la tâche impossible. On s'est alors attaqué au feu qui gagnait les wagons et les buissons en direction nord. Les plaques de plusieurs wagons étaient illisibles et on a d'abord cru un moment qu'il y avait de la dynamite dans les wagons. Comme il n'y a pas de fourgon de queue sur les trains de marchandises des grandes lignes, le bulletin de composition du train se trouve dans la locomotive. On a alors décidé de délaisser le train jusqu'à ce qu'on obtienne davantage d'information. Il a fallu deux heures au CN pour compiler les renseignements du bulletin de composition du train.

C'est un exemple représentatif des situations auxquelles nous faisons face. Par chance, cet accident est survenu dans une région relativement peu peuplée. Il est facile d'imaginer les graves conséquences que cet incident aurait pu avoir, faute d'informations, dans une région peuplée. Je ne saurais trop vous dire combien il est exaspérant pour un pompier d'être incapable d'intervenir parce qu'il ne sait pas à quoi il a affaire. Il est évident que l'on sera plus prudent s'il s'agit de dynamite plutôt que d'un produit plus inoffensif.

[Text]

Unfortunately, this type of situation is a common feature of today's transportation throughout Canada and the United States. Without the necessary information, fire-fighters are at great risk. So are the communities they serve. I'd like you to give some consideration to our proposal in that light, and I'd be very happy to answer specific questions.

Just before I do that, I would like to call to your attention one other matter. The U.S. Congress, as some of you may know, is very interested in this issue and actually is proceeding with legislation. But it has paused just before the legislation to ask the National Academy of Science to report back to Congress on the feasibility of an electronic tracking system. The people at the National Academy of Science were drawn from a group of objective scientists, technologists, and software people who would put very close scrutiny to the proposal to see if it could be implemented.

We have reason to believe that study will support in a strong way our basic idea. It will be going to the U.S. Department of Transportation for review in the fall, or possibly late summer this year, and then it will go to the Congress of the United States. I hasten to add that if electronic tracking for hazardous materials is adopted in the United States, it will be done so on an international and interstate basis. Any carrier from Canada entering the United States would be obliged to conform to the system in the same way as if we had the system in Canada we would expect U.S. carriers to do the same.

I want to put that before so you can give some consideration to the international implications of a possible amendment to our bill here in Canada. I thank you.

• 1020

Mr. Crawford (Kent): Mr. Chairman, before I ask a question, I must apologize. I have to leave shortly for a doctor's appointment.

Do you feel that the penalties are severe? I have been approached in the past by several drivers who inform me that their company was not using the proper manifests on the loads they were carrying. They wouldn't put their names forward because they were afraid of discipline or losing their jobs. I was in no position to harass the company.

Mr. Coupar: We haven't addressed specifically the issue of penalties. We're concerned about the penalties because we think they obviously should be steep regardless of the system in place.

I would like to tell you that our experience is that in many incidents, the placards are missing or destroyed in some way. The manifest, which is usually carried in the case of a truck in the glove compartment, is also again either missing or destroyed. You can imagine that in a rollover on highway 41, for example, the driver of a truck like this is usually injured very badly or killed. It's then up to the fire-fighter to try to ascertain what is actually in the truck. It's very uncommon for us to be able to walk up to one of these situations and see intact placards, clearly identifying what's actually in there and to find a manifest that is accurate.

[Translation]

Malheureusement, ce cas est typique de la situation des transports partout au Canada et aux États-Unis. Privés de l'information nécessaire, les pompiers font face à de grands dangers. Tout comme les collectivités qu'ils servent. C'est donc sous cet angle que je voudrais que vous étudiez notre proposition. Je serais maintenant très heureux de répondre à vos questions.

Auparavant toutefois, j'aimerais vous signaler une autre question. Le Congrès des États-Unis, comme certains d'entre vous le savent peut-être, s'intéressent beaucoup à cette question et étudient actuellement un projet de loi. Celui-ci a été mis en suspens en attendant la réponse de l'Académie nationale des sciences, qui doit préparer pour le Congrès un rapport de faisabilité sur un système électronique de repérage. Le groupe d'étude est composé de scientifiques, de spécialistes de la technologie et des logiciels et examinera de près la proposition pour déterminer si elle est réalisable.

Nous avons tout lieu de croire que le rapport sera favorable à l'idée que nous préconisons. Il sera étudié par le ministère américain des Transports à l'automne, ou peut-être à la fin de l'été cette année, après quoi il sera remis au Congrès. J'ajoute que si le repérage électronique des matières dangereuses est adopté par les États-Unis, ce sera sur une base internationale et inter-État. Le transporteur canadien qui entrera aux États-Unis devra se conformer au système, comme ce serait le cas si le Canada en avait un.

Voilà un élément d'information que je voulais vous communiquer à propos des ramifications internationales d'un éventuel amendement apporté au projet de loi canadien. Merci.

M. Crawford (Kent): Monsieur le président, avant de poser ma question, je dois présenter mes excuses. Je dois vous quitter sous peu pour me rendre chez le médecin.

Estimez-vous que les peines sont assez lourdes? Plusieurs camionneurs m'ont révélé que leurs compagnies n'accompagnaient pas tous les chargements des bons documents. Ils n'ont pas voulu me révéler leur nom de peur d'être pénalisés ou de perdre leur emploi. Pour ma part, je n'étais pas en mesure d'aller demander des comptes à la compagnie.

Mr. Coupar: Nous ne nous sommes pas penchés sur la question des sanctions. Elles nous intéressent et nous estimons que les peines devraient être sévères, quel que soit le système en place.

Je sais par contre que très souvent les plaques manquent ou sont abîmées. Souvent aussi, la feuille de route qui se trouve habituellement dans le coffre à gants, dans le cas du camion, est absente ou a été détruite. Vous imaginez bien que dans un capotage sur la 41, par exemple, le chauffeur du camion est souvent grièvement blessé ou même tué. Il revient donc aux pompiers de déterminer le contenu du camion. Il est très rare que nous puissions nous approcher pour consulter des plaques intactes qui identifient clairement le contenu ou trouver une feuille de route fiable.

[Texte]

I would add one other thing. In trucking, mixed loads are the norm. Obviously things are put on and taken off a truck throughout transit in North America. We don't feel we can rely on the placards as they are now to really give a very specific picture of what's actually being carried at that particular moment.

Mr. Crawford: The problem with CN that you related to in your report here is that it's a two-hour wait. If it is in downtown Toronto or Ottawa, this could be a disaster like Mississauga.

Mr. Coupar: I suppose by some standards, two hours would be considered a good show. We had an incident near Cornwall two months ago in which we were unable to identify the contents all night. I can also tell you about incidents in which we have attacked the fire or contained the fire in some way simply because there's nothing else to do. The result is sometimes very bad because we've done it improperly.

There is a very wrong public perception that fire-fighters are prepared for all of these incidents, that no matter how bad a situation, you can count on the fire-fighters to pull you out and bring things under control.

What we are saying to you, very emphatically, is that we're doing our best but we really need more information than what we have now. We are trying to avert what could be a potential disaster in Canada.

Mr. Crawford: Having been head of a municipality with a fire department, I certainly do not envy that job. You always worry about these situations in which you have no control over the safety of your men.

Mr. Kristiansen: Mr. Coupar, you mentioned particularly the developments taking place south of the border with what's pending and hopefully going before Congress this fall. Do you have any information on other tracking systems internationally that are moving toward this?

Mr. Coupar: There are a variety of systems that are being offered. The basic system for tracking hazardous materials would be really not much different from the system in place in our airports today that tracks passenger traffic. When Mr. Smith gets on a plane in Calgary and flies to Winnipeg, he departs in Winnipeg and another passenger takes the seat. Air Canada is fairly certain who is in the seat from Winnipeg to Montreal. That same type of technology can be used to track shipments.

• 1025

A variety of vendors want to offer their services throughout the world. In Europe right now, the same system is actively under consideration in France and in the Netherlands, and I believe also in Germany. In England they have been pioneering an integrated system that would do what we're suggesting here. It would allow tracking of hazardous materials and also provide a data base that could offer solutions to the fire-fighters. For instance, in dealing with substance A, B, or C in combination, they could be told to try using this or that.

[Traduction]

Il y a autre chose. À bord des camions, les chargements mixtes sont courants. On charge et on décharge des marchandises tout au long de l'itinéraire emprunté par le camion en Amérique du Nord. On ne peut pas se fier aux plaques qui existent pour nous donner une idée juste du contenu à un moment donné.

M. Crawford: Dans le cas du CN, que vous avez évoqué tout à l'heure, le problème était une attente de deux heures. Si cela se produisait au centre-ville de Toronto ou d'Ottawa, cela pourrait se solder par une catastrophe comme à Mississauga.

M. Coupar: J'imagine que par comparaison, deux heures c'est bien. Un incident est survenu à Cornwall il y a deux mois et il nous a fallu plus de la nuit pour identifier le contenu. Il y a aussi eu d'autres cas où nous avons éteint ou circonscrit l'incendie d'une façon particulière parce qu'il n'y avait rien d'autre à faire. Parfois nous nous y prenons mal et les résultats laissent beaucoup à désirer.

Les gens pensent à tort que les pompiers sont parés à tous les types d'incidents et que, quelle que soit la gravité de la situation, ils peuvent compter sur les pompiers pour les sauver et maîtriser la situation.

J'insiste là-dessus: nous faisons du mieux que nous pouvons, mais il nous faut plus d'information que nous n'en disposons aujourd'hui. Nous essayons d'éviter que ne se produise une catastrophe au pays.

M. Crawford: Comme j'ai déjà été maire d'une municipalité qui avait son service de lutte contre les incendies, je n'envie pas votre travail. On a toujours peur dans les situations où on n'a aucune prise sur la sécurité de ses hommes.

M. Kristiansen: Monsieur Coupar, vous avez parlé de ce qui se fait aux États-Unis et du projet qui devra être soumis au Congrès cet automne. Connaissez-vous d'autres systèmes de repérage analogues dans le monde?

M. Coupar: Divers systèmes sont sur le marché. Essentiellement, les systèmes ne sont guère différents de ceux qui existent dans les aéroports aujourd'hui pour suivre le trafic voyageur. Quand M. Smith prend l'avion de Québec à Montréal, un autre voyageur prend sa place à destination. Air Canada a une assez bonne idée de l'identité du voyageur entre Montréal et Toronto. La même technologie peut servir à repérer les chargements.

Toute une série de fournisseurs offrent leurs services dans le monde. En Europe, à l'heure actuelle, un système semblable est sérieusement à l'étude en France, aux Pays-Bas et aussi je crois en Allemagne. La Grande-Bretagne a été la première à adopter un système intégré analogue à ce que nous proposons. Il permet de suivre les matières dangereuses et comporte une base de données offrant des solutions aux pompiers. Par exemple, face à telle ou telle autre matière ensemble, on propose d'utiliser telle ou telle solution.

[Text]

So I would say those countries are very definitely on the brink of taking steps very quickly in this direction. They're particularly concerned about shipping traffic as well. Because of the great reliance on rail in Europe, this is a major issue for them. For us, rail is clearly very significant, but we are also equally concerned about truck traffic.

Mr. Kristiansen: You've listed a couple of examples, particularly in the 1992 article you had before us on the rail accident in Alberta. Are there some other specific cases that have come up over the last few years that you think demonstrably show the inadequacy of the current...?

Mr. Coupar: I think it would be fair to say that we could assemble quite a lengthy list of incidents in which this was a major factor, in which lack of information was clearly a major factor in our inability to bring things under control more quickly.

I'd also like to add, though, that for fire-fighters, bad situations such as this have become so routine in Canada, particularly in parts of rural Canada, that they go unreported. To give you an example, transporting farm chemicals through the prairie provinces is very common. In an incident where farm chemicals are burning, it may not be reported as a hazardous materials incident ultimately, although the first responders must treat it that way—at least they are trained to treat it that way.

In their report they would consider that a routine fire, but it has enough toxicity and great potential for disaster that by all other standards, it should be considered a genuine hazardous materials incident. The labelling and identification factor is there. That's what needs to be addressed.

We have tried to tell our own members that it's very important for them to express to their chiefs and to the employers, the various local municipalities, just what is going on. But as most of you can imagine, fire-fighters are very reluctant to do anything that would alarm unnecessarily the people in the community and all those who rely on them. We try not to be alarmist. Fire-fighters are trained to be the opposite.

There's one other thing too. We feel that when we're dealing with this issue, there should be some recognition that fire-fighting in Canada is mainly organized locally. It's the municipalities that take the responsibility. The ability to deal with an incident in the middle of Saskatchewan may be different from the ability of the local authorities in the middle of Ontario or Manitoba, wherever. Each municipality must take that type of responsibility.

So we have a wide variety of expertise and resources to deal with these matters. There is no super agency or SWAT team that will sweep in and clean up everything. It's always going to be the local fire-fighters.

Mr. Kristiansen: Further on the matter of compliance penalties and so on, to go beyond your basic suggestion here, what is your organization's feeling about the provisions for penalties for enforcement and the record of compliance with the regime we've had up to now? Having looked at the bill, any suggestions?

Mr. Coupar: Without giving a specific number, we think the fines should be steeply increased. But in order to track it down and find out exactly who is or isn't complying, you must have an accurate identification system.

[Translation]

Ces pays sont donc à la veille d'adopter des mesures en ce sens. Ils s'intéressent aussi au transport ferroviaire. Vu l'importance des chemins de fer en Europe, cela a beaucoup d'importance. Pour nous, les chemins de fer ont aussi de l'importance mais nous nous inquiétons tout autant des transports routiers.

M. Kristiansen: Vous nous avez donné un ou deux exemples, notamment l'accident ferroviaire en Alberta décrit dans l'article de 1992. Avez-vous d'autres cas précis, ces dernières années, qui illustrent les insuffisances du système actuel?

M. Coupar: Il nous serait possible de rassembler une liste passablement longue d'incidents où le manque d'information a joué pour beaucoup et ralenti notre action.

Mais ces cas problèmes sont devenus si courants au Canada, surtout dans les régions rurales, que beaucoup de ces incidents ne sont pas signalés. Par exemple, il est très courant de transporter des produits chimiques agricoles dans les provinces des Prairies. Si ces produits prennent feu, il n'est pas certain que l'incident sera signalé même si les premiers intervenants traitent ou sont censés traiter l'incendie comme s'il s'agissait de matières dangereuses.

Le rapport ne fera état que d'un incendie banal, alors que les risques de toxicité et de catastrophes sont tels qu'il aurait fallu le considérer comme un incident mettant en cause des matières dangereuses. Cela tient à l'étiquetage et à l'identification du produit. C'est le problème qu'il faut régler.

Nous rappelons à nos membres qu'il est très important d'informer leurs supérieurs, leurs employeurs et la municipalité de ce qui se passe vraiment. Comme vous le comprendrez, les pompiers ne veulent pas alarmer la population qui compte sur eux. Nous essayons de ne pas être alarmistes; c'est ainsi que nous avons été formés.

Il y a aussi autre chose. Il faudrait que l'on se rende compte que la lutte contre les incendies au Canada est une affaire locale. Cela relève des municipalités. Les moyens dont on dispose au milieu de la Saskatchewan sont différents de ceux qu'on a en Ontario ou au Manitoba. La responsabilité revient à chaque municipalité.

Il y a donc une grande diversité de moyens. Il n'y a pas d'organisme général ou de groupe d'intervention tactique capable de débarquer et de tout nettoyer. Il faudra toujours compter sur les pompiers locaux.

M. Kristiansen: Pour revenir sur la question des sanctions, que pensez-vous du régime actuel? Maintenant que vous avez pris connaissance du projet de loi, avez-vous des suggestions?

M. Coupar: Sans donner de chiffres précis, je pense que les amendes devraient être beaucoup plus lourdes. Mais pour déterminer avec exactitude les cas d'infractions, il faut un système d'identification précis.

[Texte]

[Traduction]

• 1030

I can't tell you the number of times, in truck traffic particularly, where we have dealt with tractor trailers coming from the United States identified as carrying oranges and grapefruits and that appear in Canada in a traffic accident where suddenly, when we open it up, we find there aren't any oranges and grapefruits in the truck. It's carrying toxic materials. It's carrying a chemical cargo that's mixed, perhaps, with other goods. The placard is not indicative of what's actually in the truck.

Throughout North America, because there is great pressure on truckers to carry as much as possible and pick up and drop off as frequently as possible to make money, the loads change. The loads change from Tennessee to Toronto.

Mr. Kristiansen: There are a lot of combined loads that have been added along the way without any change in the—

Mr. Coupar: Absolutely. Our focus in Canada, in the wake of what occurred in Mississauga, has been to try to correct the train traffic problem. I would say, to an extent, that this has been accomplished. At least, we feel there is a better idea of what's going on with the railroads.

Again, I can't tell you enough just how absolutely dangerous the truck traffic situation is at all border crossings in every province.

Mr. Kristiansen: Thank you.

The Chairman: I would just like to ask one question, if I might, on the reference to this train incident where you say you couldn't read the manifest. It was, I guess, in the diesel or in the locomotive. You couldn't read the labelling on the tankers or on the rail cars. Was that because of poor maintenance or because they were in the middle of a fire?

Mr. Coupar: I don't have the actual incident report.

The Chairman: Here's the question. If the same circumstance happened where you have electronic identification on the rail car and it's in the middle of the fire, how are you any better off?

Mr. Coupar: There are a number of ways of dealing with that. One method of dealing with it is to basically embed a bar code on the equipment. You do need a bar code reader to read the strip but in many cases we think we would be able to get close enough. If we're able to get close enough to the cab of the truck to search for a manifest then we could do a bar code strip to see if we could get a readout that way.

There are incidents where we can't get any closer than using binoculars because the accident is so bad. In that case, you're quite right, with placards and electronic tracking, we have to get in close enough to read that.

The Chairman: Mr. Fee, did you have a question?

Mr. Fee (Red Deer): I have just two brief ones, if I could. I appreciate the presentation.

Je ne saurais vous dire combien de fois il nous est arrivé, surtout sur la route, de tomber sur des camions remorques américains censés transporter des oranges et des pamplemousses et qui en fait transportaient des produits toxiques. Le chargement est mixte et comprend des produits inoffensifs et des produits chimiques. La plaque du camion accidenté n'indique pas le véritable contenu.

À l'échelle du continent, il arrive souvent que les chargements changent parce que les camionneurs subissent de grosses pressions pour faire autant de ramassages et de livraisons possible parce que c'est ce qui est lucratif. La cargaison change du Tennessee à Toronto.

M. Kristiansen: On a donc ajouté beaucoup de produits différents en cours de route sans changer...

M. Coupar: Précisément. Vu ce qui s'est produit à Mississauga, on essaie au Canada de corriger le problème du trafic ferroviaire. Dans une certaine mesure, on y a réussi. À tout le moins, nous avons le sentiment de mieux savoir ce qui se passe sur les chemins de fer.

Mais je ne saurais trop insister sur les grands dangers que présente le trafic routier, à tous les passages frontaliers, dans toutes les provinces.

M. Kristiansen: Merci.

Le président: J'aimerais vous poser une question à propos de l'accident de train où vous avez été incapables de lire la feuille de route. Elle se trouvait dans la locomotive, j'imagine. Il vous était impossible de lire les plaques sur les wagons-citernes ou les autres wagons. Était-ce à cause d'un mauvais entretien ou parce qu'elles se trouvaient au milieu d'un incendie?

M. Coupar: Je n'ai pas le rapport de l'accident.

Le président: Voici ma question. Si dans ces circonstances vous aviez pu compter sur le système de repérage informatisé des wagons et si celui-ci se trouvait au milieu d'un incendie, en quoi la situation aurait-elle été plus facile?

M. Coupar: Plusieurs options s'offrent à nous. Une façon de faire serait d'inscrire un code à bâtonnets sur le matériel. Certes, il faut un lecteur, mais dans bien des cas il est possible de s'approcher d'assez près. Si l'on arrive à atteindre la cabine du camion et à trouver la feuille de route, on peut passer le lecteur sur le code à bâtonnets.

Parfois, l'accident est si grave qu'il faut se contenter d'observer à la jumelle. En pareil cas, vous avez raison, avec les plaques et le système de repérage informatisé, il faut s'approcher suffisamment près pour les lire.

Le président: Monsieur Fee, avez-vous une question?

M. Fee (Red Deer): Je n'ai que deux brèves questions. J'ai aimé votre exposé.

[Text]

I would like to pick up on one answer to your previous question. You gave the implication that it's quite a common occurrence for trucks to come across the border with mixed loads, including toxic substances. Perhaps that relates more to your view of the competence of our border officials. How prevalent do you feel this is? You said this has been found a number of times.

Mr. Coupar: Because we're not in the position, obviously, to actually inspect these trucks, this information is, unfortunately, anecdotal. I should tell you that for our people, though, coming upon an accident scene in which fluids might be pouring out of the back of a tractor trailer, it's rather uncommon to find, inside the tractor trailer, the very thing that is identified on the manifest.

Mr. Fee: It's uncommon.

Mr. Coupar: It's uncommon. Again, because I don't want to be alarmist about this, there are situations where the substances are benign and there is nothing to worry about. On the other hand, fire-fighters are now expected not to just put out fires but also to contain spills and to stop substances from flowing into a municipal water system, for example. There are different ways of containing spills. Later, if it's bad enough, usually other people will show up to assist in and direct the clean-up. But first on the scene are the fire-fighters.

• 1035

To be blunt, it is really a combination of very good luck and exceptional talent on the part of first responders that we have averted any major disaster to this point.

Mr. Fee: It frightens me to think of fire-fighters being afraid to approach a truck that's supposedly loaded with grapefruits, afraid there's going to be a toxic substance in there.

Mr. Coupar: Fire-fighters, of course, will ultimately do the approach. They have to. Somebody has to go in and it's always going to be the fire-fighters. We are dealing now with the consequences of that. For example, in Ontario we have a number of fire-fighters suffering from various forms of cancer directly related to incidents in which they were exposed to toxic burns that were not treated as HazMat incidents at the time.

So we deal with it on the other side, too. Our members happen to be falling ill, at an alarming rate, of various cancers that we think can be traced very directly to the type of HazMat incidents they must confront.

Mr. Fee: The other question had to do with your association. I take it you represent both volunteer and professional fire-fighters.

Mr. Coupar: No, we represent only the professional fire-fighters. I can't even give you an accurate number on the volunteers out there.

Mr. Fee: Are you familiar with many of the programs?

Mr. Coupar: Some of them. There are mutual aid agreements, for example, between some volunteer departments and some full-time departments, where the full-time department will come to the aid of the volunteers.

[Translation]

J'aimerais revenir sur une réponse que vous avez donnée. Vous avez dit qu'il est courant que les camions traversent la frontière avec des changements mixtes, comprenant des produits toxiques. C'est peut-être pour vous une façon de porter un jugement sur la compétence de nos gardes frontières. Est-ce que c'est fréquent? Vous avez dit que c'était arrivé un certain nombre de fois.

M. Coupar: Puisque nous ne sommes pas en mesure d'inspecter nous-mêmes ces camions, notre information est forcément de type anecdotique. Je vous dirai seulement que quand le pompier arrive sur les lieux d'un accident où des liquides fuient d'un camion-remorque, il est rare que la feuille de route concorde avec les liquides en question.

M. Fee: C'est rare.

M. Coupar: C'est rare. Encore une fois, je ne veux pas être alarmiste, puisqu'il y a des cas où les matières sont inoffensives et qu'il n'y a rien à craindre. Par contre, on s'attend aujourd'hui à ce que les pompiers puissent non seulement éteindre les incendies mais aussi contenir les déversements et les empêcher de contaminer les canalisations d'eau municipales. Il y a plusieurs façons de contenir les déversements. Plus tard, si c'est très grave, d'autres personnes viennent souvent pour aider et pour diriger le nettoyage. Mais les pompiers arrivent les premiers sur les lieux de l'incident.

Franchement, c'est vraiment grâce à la chance et au talent exceptionnel des secouristes opérationnels que nous avons évité un désastre important jusqu'à présent.

M. Fee: Je suis inquiet à l'idée que les sapeurs-pompiers aient peur de s'approcher d'un camion qui est censé contenir des pamplemousses, qu'ils aient peur de s'exposer à une substance toxique.

M. Coupar: Évidemment, les sapeurs-pompiers finissent par s'en approcher. Ils n'ont pas le choix. Il faut bien que quelqu'un le fasse, et cette tâche incombe aux pompiers. Actuellement, nous faisons face aux conséquences de cet état de choses. Par exemple, en Ontario, nous avons un certain nombre de pompiers qui souffrent de diverses formes de cancer directement liées à des incidents au cours desquels ils ont été brûlés par des substances toxiques qui, à l'époque, n'étaient pas considérées comme telles.

Nous en subissons donc les conséquences. À un taux alarmant, nos membres contractent divers cancers qui, à notre avis, découlent directement du genre de matières dangereuses auxquelles ils sont exposés dans leur travail.

M. Fee: L'autre question portait sur votre association. Si j'ai bien compris, vous représentez les pompiers volontaires et professionnels.

M. Coupar: Non, nous ne représentons que les pompiers professionnels. Je ne peux même pas vous dire exactement quel est le nombre de volontaires.

M. Fee: Connaissez-vous beaucoup de programmes?

M. Coupar: Quelques-uns. Il existe des accords d'aide mutuelle, par exemple entre des corps volontaires et des corps professionnels, accords selon lesquels les professionnels viennent aider les volontaires.

[Texte]

Mr. Fee: I'm just impressed with the first example. Kinsella's very close to where my hometown was. The areas you referred to are all volunteer fire brigades. Yet it sounds to me, by the article, just skimming it, that they were very competent, very well prepared to meet the emergency. They handled it extremely well.

Mr. Coupar: It appears in this incident that they did everything they could. Again, it's wonderful that we're able to at least say that no lives were lost in that.

Mr. Fee: It reflects well on the fire-fighters and the municipalities they represent that both of them had the training.

Thank you for your presentation. I appreciate it.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, thanks to the committee for letting me participate.

I want to follow up initially, Mr. Chairman, on your question and the example of the train car that's in an accident and is impossible to reach, either visually or physically. Could a data base program that's accessible by emergency response personnel deal with that by saying that car number 25 has the following substances contained therein? Is that an option that perhaps is being looked at?

Mr. Coupar: Yes, it is possible, entirely feasible.

Mr. Angus: So that would deal with the train set situation. In terms of a single truck that is inaccessible, I guess you could say that if you happen to see through the flames the name of the company, you could do a computer search to find the company in that area. Would it be possible to get even a short list by computer of the possible trucks that would be in that vicinity, based on submitted travel plans or what have you?

Mr. Coupar: If we actually reached that stage where the shippers were providing the information through a bar code system of electronic tracking, then we could do that type of computer modelling on site, where we basically have general parameters about what kind of traffic is moving through a particular area at any time. We would be able to make an informed guess about what is actually burning or spilling.

Your question regarding rail reminds me of something else I just wanted to call to the committee's attention. I'm sure some of you are aware of this, but the Transportation Development Centre prepared for Transport Canada an interesting study on the electronic way-bill for rail transport of dangerous goods.

I know some of you are familiar with this study. I call it to your attention now because I think our own department has done some looking at this and is conscious of what's going on outside Canada. I think this particular study actually bolsters, in some ways, the points we're making here, and should be taken into consideration. Frankly, I was very disappointed to see that the language that might have been written into the amendments did not appear.

[Traduction]

M. Fee: Je suis tout à fait impressionné par le premier exemple. Kinsella est situé tout près de ma ville natale. Dans les régions dont vous avez parlé, il n'y a que des corps de sapeurs-pompiers volontaires. Pourtant, il me semble, d'après l'article, pour résumer, que ces pompiers étaient très compétents et tout à fait prêts à faire face à la situation d'urgence. Ils se sont très bien débrouillés.

M. Coupar: Face à cet incident, ils ont fait tout ce qu'ils pouvaient. Une fois de plus, c'est merveilleux qu'il n'y ait pas eu de pertes en vies humaines.

M. Fee: C'est tout à l'honneur des pompiers et des municipalités qu'ils représentent que tous les deux groupes aient été formés.

Merci pour votre exposé.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, je remercie le comité pour m'avoir donné l'occasion de participer.

J'aimerais revenir, monsieur le président, à votre question et à l'exemple du wagon accidenté qui est inaccessible, visuellement ou physiquement. Peut-on régler le problème en créant une base de données que le personnel d'intervention d'urgence peut consulter pour savoir, par exemple, que le wagon 25 contient telle substance? Est-ce une solution envisageable?

M. Coupar: Oui, c'est possible et tout à fait faisable.

M. Angus: Cela réglerait donc le problème du train accidenté. En ce qui concerne un camion qui est inaccessible, si on peut voir le nom de la compagnie à travers les flammes, on peut effectuer une recherche informatisée pour repérer la compagnie dans cette région. Serait-il possible d'obtenir, par ordinateur, ne serait-ce qu'une courte liste des camions qui pourraient se trouver dans le voisinage, en se servant par exemple du programme de voyage qui a été déposé?

M. Coupar: Si nous en étions à un stade où les transporteurs fourniraient des informations par le biais d'un code à barres de repérage électronique, nous pourrions faire ce genre de modélisation informatique sur place, ce qui nous permettrait d'obtenir des paramètres généraux sur le genre de circulation qui a lieu dans cette région précise à un moment donné. Nous serions en mesure de savoir quelle est effectivement la substance qui brûle ou qui se déverse.

Votre question sur les chemins de fer me rappelle quelque chose que je voulais porter à l'attention du comité. Je sais que certains d'entre vous le savent déjà, mais le Centre de développement des transports a préparé pour le compte du ministère des Transports une étude intéressante sur la feuille de route électronique pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Je sais que certains d'entre vous connaissent cette étude. J'attire votre attention là-dessus parce que notre ministère l'a examinée et c'est ce qui se passe à l'extérieur du Canada. À certains égards, cette étude vient appuyer les arguments que nous avançons ici, et nous devons en tenir compte. Franchement, j'ai été très déçu que les amendements n'aient pas été formulés comme il se devait.

[Text]

[Translation]

• 1040

Mr. Angus: Are most municipal fire departments in Canada computerized in terms of an existing data base for what's in various homes and various businesses? In my own community, as well as a couple of others, as a fire-fighter you can call back to the headquarters and say that you're going to, say, 121 Main Street. You can ask what's in the building, and they can tell you. Is that widespread?

Mr. Coupar: It's becoming the norm in most large cities. It was actually instigated as a result of new technology that assisted us in dispatching to a call. Some departments have technology that allows the dispatcher to give you an accurate route to the incident by computer. The computer projects what is the fastest way to get from point A to point B to point C. That same computer data base could also provide information on what you're dealing with at the scene.

Compiling information on what is in storage in a stationary structure in a municipality depends entirely on our ability to perform inspections. Most municipalities are cutting back on the fire service in one way, shape, or form, and one of the first things to be reduced is fire safety inspection. Without fire safety inspection, we do not have an opportunity to catalogue what is in storage in any particular community.

Mr. Angus: But for the transition, let's say that the nation-wide data base is developed and it's accessible. We're obviously looking at start-up costs for a lot of the fire departments, particularly those not computerized already.

Mr. Coupar: Yes, although I happen to know that in the United States the National Academy of Science is looking at bringing the cost down to approximately \$5,000 per unit, per department, as a skeletal system that would enable them to access this type of data from a mobile location.

Mr. Angus: By computer or by phone?

Mr. Coupar: By computer.

Mr. Angus: This bill provides for the submission of emergency response plans to the minister for approval, and sometimes for initial approval. What has your experience or the experience of your membership been with emergency response plans developed by a chemical company or a pulp and paper company or what have you, either a sourcer or an end-user, in terms of their relationships with the fire departments? Are you always high on their list, or do you get called after the PR flack for the railway?

Mr. Coupar: In most cases we're very low on the list. This is also a constant source of frustration for us, because when an incident occurs, say at an oil installation or a pulp mill or whatever, most large installations want to deal with it themselves, for a number of reasons on which I won't speculate here. To make the point, we are way down on the list of people who are informed.

Mr. Angus: Should this bill be directly modified or through the regulatory process require any of the plans that are submitted to the minister to include in them the consultations that have happened at the local level along the

M. Angus: La plupart des services d'incendie municipaux sont-ils informatisés? Ont-ils une base de données indiquant le contenu de diverses maisons et commerces? Dans ma collectivité et dans plusieurs autres, un pompier peut appeler son poste et dire qu'il va, par exemple, au 121 rue Principale. Il peut s'informer sur le contenu du bâtiment. Cette pratique est-elle répandue?

M. Coupar: Elle est en train de devenir la norme dans la plupart des grandes villes. En effet, elle a été mise en place grâce à une nouvelle technologie qui nous a aidés à réagir aux appels. Certains services disposent d'une technologie permettant au répartiteur de vous donner un itinéraire exact menant au lieu de l'incident, et ce par ordinateur. Celui-ci détermine la façon la plus rapide d'aller du point A au point B et du point B au point C. La base de données du même ordinateur peut fournir des informations sur le genre de risques auxquels ont est exposés sur les lieux.

Pour réunir des informations sur le contenu d'un bâtiment dans une municipalité, il faut être en mesure d'effectuer des inspections. La plupart des municipalités sont en train de réduire les services d'incendie d'une manière ou d'une autre, en commençant par les inspections pour la prévention des incendies. Sans ces inspections, nous n'avons pas les moyens d'établir la liste des produits stockés dans les différentes collectivités.

M. Angus: Mais pour la transition, disons qu'on a mis au point une base de données nationale et qu'elle est accessible. Évidemment, bon nombre de services d'incendie vont débourser des frais de démarrage, surtout ceux qui ne sont pas encore informatisés.

M. Coupar: En effet. Cependant, je sais qu'aux États-Unis, la National Academy of Science envisage de ramener le coût à 5,000\$ environ par service, en installant un système de base qui leur permettrait d'accéder à ce genre de données à partir d'une station mobile.

M. Angus: Par ordinateur ou par téléphone?

M. Coupar: Par ordinateur.

M. Angus: Ce projet de loi prévoit que des plans d'action en cas d'urgence soient soumis au ministre pour approbation, et parfois pour approbation initiale. Que savez-vous des plans d'action en cas d'urgence mis au point par une usine de produits chimiques ou une papetterie ou quiconque, un producteur ou un utilisateur final, en ce qui concerne leurs relations avec les services d'incendie? Êtes-vous toujours en tête de leur liste ou vous appelle-t-on après le tollé soulevé par incident comme celui du chemin de fer?

M. Coupar: Dans la plupart des cas, nous sommes au bas de la liste. Cela nous frustré constamment, car en cas d'accident, par exemple dans une installation pétrolière ou dans une usine de pâte et papier, la plupart des grandes installations veulent faire cavalier seul, et ce pour un certain nombre de raisons sur lesquelles je ne spéculerai pas ici. En sommes, nous sommes bien bas sur la liste des gens qui sont informés.

M. Angus: Faut-il modifier directement ce projet de loi? Faut-il utiliser le processus réglementaire pour exiger que les plans qui sont soumis au ministre prévoient des consultations tenues dans les localités concernées, situées le

[Texte]

particular route in order to ensure that all the emergency response organizations, whether fire, police, local or provincial, or even ambulance—because sometimes they are the first ones on the scene just by geography—are included in the formal consultation before the minister is able to approve it?

Mr. Coupar: I think that is feasible. Let's describe the system in Canada. It is a patchwork system in which some municipalities and some provinces are capable of dealing with almost anything. Others simply are not. So you have to ask the next question: If there are these inadequacies, recognized in a federal survey of response techniques, then what are we going to do about it? That goes beyond the scope of what we've suggested.

• 1045

Mr. Angus: But surely the trigger mechanism for a shipper of a dangerous good is the fact that they have to prepare a plan acceptable to the minister. If a condition was that this plan had to include, at the very least, when the fire department is called in, and perhaps even more so that this shipper provide a training department for that fire department... Let's use Thunder Bay as an example. It's a bottleneck. Almost everything has to go through Thunder Bay. Certainly by road it does. There has to be a requirement that the Thunder Bay fire department is given direct training in emergency response for that chemical by that company as part of a requirement of the plan to be approved by the minister.

Mr. Coupar: We think that kind of proposal would be very advantageous. It would also serve to bring all departments up to a new standard. It would be a wonderful benefit to all municipalities.

Mr. Angus: The final area, Mr. Chairman, is the question of liability. This bill, again, makes it a requirement that proof of liability must be given to the minister before approval of the plan. I honestly don't know whether liability is clearly defined, but on one hand I would suspect that the cost of liability insurance might preclude a lot of the independents from carrying dangerous goods, assuming that they're going to be up front and announce to the world that they are carrying dangerous goods. That's another aspect.

In addition, though—this is a question that has been raised with me by my local fire department—there is the question of workers' compensation. In your earlier remarks you mentioned possible cancer-causing agents which lead to the death or disability of a fire-fighter or other emergency response personnel. Obviously workers' compensation rates become very high for those in dangerous occupations.

I'm wondering whether in the liability insurance for a shipper or a carrier of a dangerous commodity, particularly one that is of the nature that in an airborne state becomes a lethal element, there should be provision for that so that the local fire department's workers' compensation claims are not tapped to provide the protection for the person injured on the job.

[Traduction]

long de l'itinéraire en question, afin que tous les organismes d'intervention d'urgence, que ce soit les services d'incendie ou de police locaux ou provinciaux, ou même les ambulances—car parfois, elles sont les premières à arriver sur les lieux pour des raisons purement géographiques—participent à la consultation officielle avant que le ministre ne les approuve?

M. Coupar: Je crois que c'est faisable. Au Canada, le système est décousu. Certaines municipalités et provinces sont capables de faire face à presque toutes les éventualités. D'autres ne le sont tout simplement pas. On peut donc se poser la question suivante: qu'allons-nous faire pour remédier à cette incohérence des moyens d'intervention, incohérence reconnue dans le cadre d'une enquête fédérale? Ceci dépasse la portée de ce que nous avons proposé.

Mr. Angus: Evidemment, ce qui incite un transporteur de marchandises dangereuses à agir, c'est le fait qu'il est obligé de préparer un plan qui soit acceptable au ministre. Si on exigeait que ce plan comporte, au strict minimum, quand on appelle le service d'incendie, et surtout que ce transporteur fournit un service de formation au service d'incendie... Par exemple, prenons le cas de Thunder Bay. C'est un goulot d'étranglement. Presque tout passe par Thunder Bay, du moins en ce qui concerne le transport routier. Il faut exiger, dans le cadre du plan à soumettre à l'approbation du ministre, que cette compagnie offre au service d'incendie de Thunder Bay une formation directe en intervention d'urgence pour un produit chimique donné.

M. Coupar: Une telle mesure serait très avantageuse. Elle amènerait tous les services à respecter une nouvelle norme. Ce serait un avantage merveilleux pour toutes les municipalités.

Mr. Angus: Monsieur le président, ma dernière question est celle des responsabilités. Une fois de plus, dans ce projet de loi, on exige qu'une preuve de responsabilité soit donnée au ministre avant qu'il n'approuve le plan. Honnêtement, je ne sais pas si la notion de responsabilité est clairement définie, mais je présume que le coût de l'assurance-responsabilité pourrait empêcher bien des indépendants de transporter des marchandises dangereuses, en supposant qu'ils seront assez honnêtes pour annoncer au monde entier qu'ils transportent ces marchandises. C'est un autre aspect de la question.

En outre, il s'agit là d'une question qui a été soulevée par le service d'incendie de ma localité, il y a la question de l'indemnisation des accidents du travail. Tout à l'heure, vous avez parlé des agents cancérogènes pouvant causer la mort ou l'infirmité d'un pompier ou d'un autre secouriste. Évidemment, les taux d'indemnisation des travailleurs accidentés deviennent très élevés pour ceux qui exercent des fonctions dangereuses.

Dans l'assurance-responsabilité d'un transporteur de marchandises dangereuses, surtout celles qui, à l'état gazeux, deviennent mortelles, on devrait inclure une disposition à cet effet, de sorte qu'on n'ait pas recours au fonds d'indemnisation des employés du service d'incendie local pour protéger les personnes victimes d'un accident du travail.

[Text]

Mr. Coupar: That's a unique perspective. I personally haven't thought it through to that point, but that's a valid concern. On the question of liability, what would actually occur in the event that we were truly disclosing what was being shipped in Canada and the United States, we feel very emphatically, is that some very small independent shippers probably would go out of business if they were to operate legally. Right now there are a lot of midnight haulers in Canada and the United States who will ship anything anywhere. Those are of great concern to us.

Mr. Angus: They will use tunnels that they're not allowed to haul dangerous goods through—

Mr. Coupar: Tunnels, bridges, populated areas and so on. However, the legitimate shipping firms, international firms in Canada and the United States, would of course not be affected in that way.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Coupar, for appearing before the committee and giving us your thoughts.

Mr. Coupar: Thank you for this opportunity. I really appreciate it.

Mr. Kristiansen: Mr. Chairman, one final question.

In terms of the training component of this system, what is the degree of preparedness for adaptation to this type of system currently amongst professional fire-fighters and amongst all those volunteer agencies spread out? There's obviously going to be quite a distinction. Nobody can ask you to give any kind of exact estimates, but in terms of the amount of lead time required, costs, I'm just wondering what our degree of preparedness is to move into this system.

Mr. Coupar: In most of Canada's major cities I would say that the transition period for implementing this and using the personnel who are trained to deal with it properly would certainly be under one year. I think it could then be extended very quickly to everybody else within an additional two years. To be conservative about it, I think in a three-year period we could certainly have everybody up to speed on this in Canada.

• 1050

The Chairman: I would like to return to the witnesses and where we go. Originally we had planned to proceed to clause-by-clause consideration at this point on the basis that we had all of the amendments proposed by the government tabled with the bill widely circulated. If there were concerns, we were hoping they would be addressed and we would invite whatever witnesses made representations based on the bill and the amendments.

That was more or less agreed to at the last meeting. In the last couple of days there has been this proposal for some additional witnesses. I am not personally opposed to the idea. I would like some further edification, if you could, on what you're thinking.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I was the one who was originally down for the committee before I shifted responsibility to my colleague. I was unable to attend that organizational committee meeting and so I apologize for coming in after the fact.

[Translation]

M. Coupar: C'est une façon originale de voir les choses. Je n'ai pas poussé la réflexion aussi loin, mais votre argument est valable. En ce qui concerne la responsabilité, je crois que ce qui arriverait si l'on divulguait vraiment les marchandises qui sont transportées au Canada et aux Etats-Unis, certains petits transporteurs indépendants tomberaient probablement en faillite s'ils devaient fonctionner en toute légalité. Actuellement, au Canada et aux Etats-Unis, beaucoup de transporteurs travaillent la nuit et transportent n'importe quoi n'importe où. Cela nous préoccupe énormément.

M. Angus: Ils empruntent des tunnels où ils n'ont pas le droit de passer avec des marchandises dangereuses...

M. Coupar: Des tunnels, des ponts, des zones peuplées etc. Cependant, les transporteurs en règle, les sociétés internationales canadiennes et américaines, ne seraient pas touchées de cette manière.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Coupar, pour votre témoignage.

M. Coupar: Merci de m'avoir invité. Je vous en suis reconnaissant.

M. Kristiansen: Monsieur le président, une dernière question.

En ce qui concerne le volet formation, dans quelle mesure est-on prêt à s'adapter à ce genre de système actuellement utilisé par les pompiers professionnels et volontaires? Evidemment, il y aura une certaine différence. On ne peut pas vous demander de donner des estimations exactes, mais en ce qui concerne le délai d'exécution nécessaire et les coûts, je me demande dans quelle mesure nous sommes prêts à adopter le nouveau système.

M. Coupar: Dans la plupart des grandes villes canadiennes, la période de transition pour la mise en oeuvre de ce système et l'utilisation du personnel formé pour s'en occuper convenablement durera certainement moins d'un an. Ensuite, le reste du personnel pourrait s'y adapter dans l'espace de deux années supplémentaires. Au bas mot, trois années suffisent pour convertir tout le monde au système au Canada.

Le président: J'aimerais revenir aux témoins et à notre programme. Au départ, nous avions prévu d'étudier le projet de loi article par article, car tous les amendements proposés par le gouvernement et déposés en même temps que le projet de loi avaient été largement diffusés. Nous devions étudier les éventuels problèmes et inviter les témoins à exprimer leurs opinions sur le projet de loi et les amendements.

Lors de la dernière réunion, nous nous étions plus ou moins entendus là-dessus. Au cours des derniers jours, il a été question de recevoir d'autres témoins. Je n'y vois pas d'inconvénient. J'aimerais cependant que vous nous apportiez des précisions.

M. Angus: Monsieur le président, c'est moi qui devais d'abord siéger au comité avant de céder la responsabilité à mon collègue. J'ai été dans l'impossibilité de participer à cette séance d'organisation du comité; par conséquent, je m'excuse d'être venu après coup.

[Texte]

At the outset, I want to say that it is not our intention to try to rag the puck. We are as much interested in getting this bill through committee and into the House and Senate as everybody is. It's an important move, an important direction the government is taking.

There are groups that at the very least need to be formally asked if they wish to appear, to lay out some concerns they may have, not so much with what is in the revised package, but perhaps areas in which the government has either chosen not to move forward on and yet needs a public hearing, or in which perhaps the government hasn't appreciated a specific regional need.

It would be a great opportunity for this committee to hear from some of them. We are not looking at a list that goes from here to Christmas. We would all like to get this bill into and out of the House before both the House and the Senate rise for the summer, whenever the summer is going to start this year.

The Chairman: The only concern I would have is that this is a legislative committee. Our purpose is to deal with legislation, in particular the bill in front of us. It's not our role to conduct an inquiry on the whole issue of transportation. We have a standing committee to do that.

Mr. Angus: I wasn't suggesting that was what we were wanting to do. This is specifically related to this bill and whether there are some additional improvements needed.

I can give you one example that came out of a round table I held in my riding last week. The way the penalty clause is worded, on the one hand the judge can assess up to \$1 million of remedial work, but if they don't do it, then the maximum fine per charge is \$50,000. That came out by discussing it with people in the field. A police officer, an inspector under this act, pointed that out.

Those kinds of things will come out and will assist the committee in making sure that the bill does what the principle of the bill says, which is to protect society.

The Chairman: Do you have any proposed amendments to this point? I know we have the government amendments, but you're not that far.

Mr. Angus: In part, one of our problems was that we had so many government amendments we had asked through the department to get an unofficial reprint of the bill, which we got this morning. I am not sure if it has been circulated to other members, but it certainly should be.

Then we can look to see how it flows. Then we can see what additional amendments we want. Perhaps we want to follow Mr. Coupar's suggestion to see if there is any additional fine tuning that can be done to achieve his purpose.

The Chairman: I don't hear any strong comments from this side.

[Traduction]

Pour commencer, je voudrais dire que nous n'avons pas l'intention de tourner en rond. Autant que tout le monde, nous voulons que ce projet de loi parte du comité à la Chambre des communes et au Sénat. C'est une initiative importante, une orientation importante que le gouvernement est en train de prendre.

Il y a des groupes à qui nous devons au moins demander s'ils veulent au moins comparaître officiellement pour nous présenter certaines de leurs préoccupations en ce qui concerne, non seulement les amendements, mais peut-être des domaines dans lesquels le gouvernement a choisi de ne pas avancer, mais pour lesquels il faut organiser une audience publique, ou des domaines dans lesquels le gouvernement n'a peut-être pas tenu compte des besoins de certaines régions.

Ce serait une excellente occasion pour le comité d'entendre certains de ces groupes. Il ne s'agit pas de dresser une liste de témoins à recevoir jusqu'à Noël. Nous aimerions tous que ce projet de loi soit étudié par la Chambre et par le Sénat avant le prochain congé parlementaire, quelle qu'en soit la date cette année.

Le président: Le seul problème, c'est que notre comité est un comité législatif. Notre travail consiste à étudier des lois et, en particulier, le projet de loi que nous avons devant nous. Il ne nous appartient pas de mener une enquête sur les transports en général. Nous avons un comité permanent qui s'en occupe.

M. Angus: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Il s'agit d'étudier précisément ce projet de loi et de voir si on peut y apporter d'autres améliorations.

Je peux vous donner un exemple émanant d'une table ronde que j'ai organisée dans ma circonscription la semaine dernière. D'après la formulation de l'article relatif aux sanctions, le juge peut imposer des travaux de réparation dont le coût atteint un million de dollars, mais si les contrevenants ne les effectuent pas, l'amende maximale pour chaque chef d'accusation est de 50,000\$. Cela ressort des discussions que nous avons eues avec des gens qui travaillent sur le terrain. Un agent de police, c'est-à-dire un inspecteur aux termes de la loi, l'a souligné.

Nous obtiendrons ce genre d'information, ce qui nous permettra de nous assurer que le projet de loi vise effectivement à protéger la société.

Le président: Avez-vous des amendements à proposer? Nous avons ceux du gouvernement, et vous en avez peut-être aussi.

M. Angus: L'un des problèmes réside dans le fait que le gouvernement a proposé tant d'amendements que nous avons demandé au ministère de procéder à une réimpression officieuse du projet de loi, réimpression que nous avons obtenue ce matin. Je ne sais pas si d'autres députés l'ont reçue, mais on devrait la leur distribuer.

Ensuite, nous verrons s'il y a lieu de proposer d'autres amendements. Sans doute voulons-nous suivre la proposition de M. Coupar qui consiste à voir s'il est nécessaire de peaufiner les choses pour atteindre cet objectif.

Le président: Personne n'intervient énergiquement de ce côté.

[Text]

Mr. Fee: Mr. Chairman, I don't have a strong comment, but at least I want to endorse the comments you made as to the purpose of a legislative committee.

I came here expecting to go clause by clause. That was my understanding. I was surprised to see a group of witnesses. With the group here, an understanding was made some time ago and then mislaid. Have these people all been contacted and have any of them indicated that they have anything relevant to the bill to present?

• 1055

Mr. Kristiansen: Yes, a number of them have been contacted and wish to give support to a particular position. In at least a couple of those cases they are along the same lines as Mr. Coupar's this morning, but with additional information from their own perspective that would move us toward that end.

The Chairman: Are they interested in appearing, giving a written submission? Have they indicated?

Mr. Kristiansen: Both, actually.

The Chairman: Might I suggest that we schedule another meeting and contact these people. Some may only want to make a written submission and that's fine. We should contact these people and invite those who wish to appear to do so, but we would encourage written submissions as well.

Following that meeting, time permitting, if only a couple of these want to appear, we can then proceed that day to clause by clause. If there are proposed amendments, we would ask that you work on those as well. I know my schedule next week is chock full, so maybe we could think about doing it early in the week after.

Mr. Fee: Just a caution. I don't believe the purpose of a legislative committee is provide a forum for public debate. I think you should restrict those who are coming to those who have suggested amendments they should speak to, rather than comment.

M. Fontaine (Lévis): Monsieur le président, cela avait-il été formellement prévu par le Comité que la réunion d'aujourd'hui avait pour objet l'étude article par article du projet de loi? Est-ce que c'était une décision formelle d'une réunion antérieure du Comité?

The Chairman: It was really not a formal decision in the sense of a resolution of the committee to do clause-by-clause today. I think it was more an understanding. At that point we were not aware what witnesses would appear today or what other additional comments might come forward. Although it was our expressed intention to proceed, if possible, I don't think it was a formal position of the committee that we would proceed.

I guess that is not unlike the way I have left it for the next meeting. It's difficult to know whether we can proceed to clause-by-clause if in fact we invite the seven or eight people on this list to make submissions and appear as

[Translation]

M. Fee: Monsieur le président, je n'ai pas d'intervention énergique à faire, mais au moins j'aimerais appuyer ce que vous avez dit sur le rôle d'un comité législatif.

En venant ici, je m'attendais à ce que nous fassions une étude article par article. C'est ce que je pensais. J'ai été étonné de voir un groupe de témoins. Si le groupe est là, cela signifie que nous sommes revenus sur l'entente que nous avons conclue antérieurement. Toutes ces personnes ont-elles été contactées, et ont-elles indiqué qu'elles ont quelque chose de pertinent à dire sur le projet de loi jusqu'à présent?

M. Kristiansen: Oui, nous avons communiqué avec quelques-uns de ces organismes et ils veulent donner leur avis. Certains d'entre eux ont plus ou moins les mêmes opinions que celles exprimées ce matin par M. Coupar, mais ils voudraient fournir des renseignements supplémentaires d'après leur propre perspective afin d'orienter notre action.

Le président: Désirent-ils comparaître ou présenter un mémoire?

M. Kristiansen: Les deux, en effet.

Le président: Puis-je proposer d'organiser une autre réunion et de communiquer avec ces organismes? Il est possible que certains voudront seulement présenter un mémoire, ce qui est tout à fait acceptable. Nous devrions appeler ces organismes et inviter ceux qui désirent comparaître. Mais nous encourageons les mémoires aussi.

Après cette réunion, si nous avons suffisamment de temps, et si seulement quelques-uns de ces organismes désireront comparaître, nous pourrons commencer l'étude article par article le même jour. En outre, si vous avez des amendements à proposer, nous vous demandons de les préparer. Je sais que mon programme est très chargé la semaine prochaine, alors peut-être pourrions-nous nous réunir la semaine suivante.

Mr. Fee: Une mise en garde, si vous permettez. Je ne crois pas que le but d'un comité législatif soit d'offrir une occasion pour un débat public. Je pense que vous devriez inviter seulement les organismes qui ont des amendements à proposer et à expliquer, plutôt que ceux qui ont des observations.

M. Fontaine (Lévis): Mr. Chairman, did the committee formally decide that today's meeting was intended for the clause-by-clause consideration of this bill? Did the committee decide this formally at a previous meeting?

Le président: Le comité n'a pas vraiment pris une décision officielle de faire l'étude article par article aujourd'hui; c'est-à-dire, il n'a pas adopté une résolution. Il s'agissait plutôt d'une entente. À ce moment, on ignorait quels témoins allaient comparaître aujourd'hui, et si d'autres observations allaient être présentées. Même si nous avons eu l'intention de commencer cette étude, si possible, je ne crois pas que le comité ait pris une décision officielle.

Je suppose que j'ai agi de la même façon pour ce qui est de la prochaine réunion. Il est difficile de savoir si nous pourrions aborder l'étude article par article si nous invitons les sept ou huit personnes qui figurent sur cette liste à faire

[Texte]

witnesses. If they all want to appear, because they have proposed amendments or comments to make on the bill, I think we would be hard pressed in 1.5 hours to hear from all of them and also deal with clause by clause and so on.

M. Fontaine: Est-ce que vous croyez, monsieur le président, que le délai qu'on se donne permettra quand même de compléter le programme législatif du gouvernement, et cela sans problème?

The Chairman: Certainly the government has indicated it is not necessarily intent on this proceeding today. It is prepared to delay to hear some additional witnesses, so that was not an immediate problem. I am suggesting that we bring it forward in two weeks or so. If it needs to be faster than that, I suppose others could chair the meeting. I'm just not going to be available next week. I would prefer to do it on Monday night or Tuesday of the week following.

The Clerk: Probably Tuesday.

The Chairman: Why don't we schedule it for Tuesday of the following week. Is that May 12? Schedule it for then. We either hear the witnesses and proceed to clause by clause on Tuesday, or we proceed to clause by clause the following day. Why don't I make that as a formal suggestion.

Mr. Angus: Let me just clarify. On Tuesday we would hear witnesses, if there are any.

The Chairman: If there are any.

Mr. Angus: What happens if we have more witnesses than we can hear on Tuesday? Perhaps rather than a formal suggestion, we should hear witnesses for a day or so, and—

• 1100

The Chairman: The clerk suggested, if necessary, that we would schedule all the time we need on Tuesday to hear the witnesses, presuming this list doesn't get longer.

Mr. Kristiansen: No, if anything, it could get shorter.

The Chairman: So we would schedule enough time to hear all these witnesses on Tuesday, and if we need all the time available to us to hear witnesses, then we would do clause by clause on Wednesday. If we don't need the time on Tuesday to hear the witnesses, we would do clause by clause on Tuesday or at least start the process.

Mr. Angus: In following that format, perhaps we could waive any advance notice for the tabling of amendments. Normally we try to get them in ahead of time so that we can go through the normal process, but if we're going to do this we need to just be able to say yes.

The Chairman: That's fine. Obviously, the more detailed and more complicated the amendment, the more difficult it is to deal with it if we don't have some notice of it.

Mr. Kristiansen: The major ones are listed.

[Traduction]

des exposés et à témoigner. Si elles veulent toutes venir parce qu'elles ont des amendements à proposer ou des observations à faire sur le projet de loi, je pense que nous aurons beaucoup de difficulté à les entendre toutes puis à procéder à l'étude article par article en une heure et demie.

Mr. Fontaine: Mr. Chairman, do you think that the timeframe we are setting will enable the government to complete its legislative agenda, without any difficulties?

Le président: Le gouvernement a certainement fait savoir qu'il n'insiste pas que l'étude article par article se fasse aujourd'hui. Il est prêt à retarder l'étude afin d'entendre d'autres témoins. Alors, cela ne pose pas de problème pour l'instant. Je propose que nous commençons l'étude article par article d'ici deux semaines environ. S'il faut étudier le projet de loi plus rapidement, je suppose qu'un autre député pourrait présider la réunion. Je ne suis pas du tout disponible la semaine prochaine. J'aimerais qu'on se réunisse lundi soir ou mardi de la semaine suivante.

Le greffier: Probablement mardi.

Le président: Je propose que la réunion soit fixée pour mardi de la semaine suivante. Est-ce que c'est le 12 mai? Fixez le 12 mai comme date. Nous allons soit entendre les témoins et commencer l'étude article par article mardi, soit aborder l'étude article par article le lendemain. Je le propose officiellement.

Mr. Angus: Puis-je demander une précision? Nous allons entendre des témoins mardi, s'il y en a.

Le président: S'il y en a.

Mr. Angus: Et si nous ne pouvons pas entendre tous les témoins mardi? Plutôt que de faire une proposition formelle, peut-être devrions-nous entendre des témoins pendant un jour ou deux, et...

Le président: Le greffier propose de réservé tout le temps dont nous aurons besoin mardi pour entendre les témoins, à condition que l'on n'ajoute pas de nom à cette liste.

M. Kristiansen: Non, en effet, il est plus probable que l'on supprime des noms.

Le président: Alors, nous allons prévoir suffisamment de temps mardi pour entendre tous les témoins, et s'il nous faudra tout ce temps pour les entendre, nous ferons l'étude article par article mercredi. S'il nous reste du temps mardi après avoir entendu les témoins, nous ferons l'étude article par article mardi ou au moins nous la commencerons.

Mr. Angus: Si nous suivons ce plan, peut-être pourrions-nous nous dispenser du préavis pour présenter des amendements. D'habitude nous essayons de les soumettre à l'avance afin de pouvoir suivre la procédure habituelle, mais si nous allons procéder de cette façon, nous devrons avoir la possibilité de dire oui tout simplement.

Le président: D'accord. Evidemment, si l'amendement est détaillé et complexe, il devient plus difficile de l'étudier sans un préavis.

M. Kristiansen: Nous avons énuméré les amendements principaux.

[Text]

Mr. Fee: Just one caution, again, Mr. Chairman, relevant to one comment you made—and I hope it was just in passing. You indicated we would be hearing witnesses who wanted to make comments or amendments. I hope we would restrict ourselves to those who want to make or suggest amendments.

The Chairman: Clearly any witnesses will have to deal directly with the bill in the form of comments on the clause or amendments to the bill.

Mr. Kristiansen: Just to repeat, Mr. Chairman, we have a very strong interest in seeing that this bill also goes ahead.

The Chairman: I think we all do. I guess we'd like to get on with it.

The clerk just asked about briefs. It would be my view that we ask all of these people who have comments, or who want to appear, for their briefs in advance. The Friday before would be useful if not sooner than that. This way we have an idea of their comments. Some may simply make briefs. I would hope it's the case that they don't all want to appear.

Mr. Fee: I would hope everybody here has the same objectives at the end of the bill, and if their argument is logical and written, it will have every bit as much effect as if they're here. I think everyone has an open mind.

Mr. Angus: One final point, Mr. Chairman. I'm going to pass out a letter addressed to the Minister of Transport to members with a number of comments that I think you'll all find a bit helpful. It's the result of a round table I held on this bill in Thunder Bay with rail companies, rail unions, trucking companies, trucking unions, the OPP, who are the licensed inspectors, the emergency response folks and the fire department.

The Chairman: If there is nothing else, the meeting is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

M. Fee: Monsieur le président, permettez-moi de faire une autre mise en garde relative à une remarque que vous avez faite—d'ailleurs, j'espère que vous l'avez faite simplement en passant. Vous avez dit que nous allons entendre des témoins qui désirent faire des observations ou proposer des amendements. J'espère que nous allons nous restreindre à entendre ceux qui veulent proposer des amendements.

Le président: Bien sûr, tous les témoins devront traiter directement du projet de loi, sous la forme d'observations sur les articles ou d'amendements.

M. Kristiansen: Je tiens à répéter, monsieur le président, que nous voulons absolument que ce projet de loi soit adopté.

Le président: Je crois que nous le voulons tous. Je suppose que nous aimerions commencer l'étude.

Le greffier vient de poser une question au sujet des mémoires. A mon avis, nous devrons demander à tous ceux qui veulent faire des observations ou comparaître de soumettre leurs mémoires à l'avance. Le vendredi qui précède la réunion serait bien, ou même avant. De cette façon, nous aurons un petit avant-goût de leurs observations. Il est possible que certains envoient des mémoires tout simplement. J'espère qu'ils ne voudront pas tous comparaître.

M. Fee: J'espère que tout le monde ici présent partageront les mêmes objectifs à la fin du processus. Si l'argument d'un groupe est bon et qu'il est bien écrit, il aura le même effet que si le groupe comparaissait. Je trouve que tous les membres du comité ont l'esprit ouvert.

M. Angus: Un dernier détail, monsieur le président. Je vais distribuer aux membres une lettre à l'intention du ministre des Transports, accompagnée d'observations qui vous seront utiles. On y retrouve les résultats d'une table ronde sur ce projet de loi que j'ai organisée à Thunder Bay. Les compagnies ferroviaires, les syndicats des travailleurs ferroviaires, les compagnies de camionnage, les syndicats de conducteurs de camion, la police provinciale de l'Ontario, qui sont les inspecteurs accrédités, les responsables de la protection civile et le service des pompiers y ont tous participé.

Le président: S'il n'y a rien d'autre à discuter, la séance est levée.

MAIL POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

On Tuesday, April 7, 1992:

From the Department of Transport:

John Read, Director General Transportation of Dangerous Goods.

On April 30, 1992:

From the International Association of Fire Fighters:

Doug Coupar, Canadian Director.

TÉMOINS

Le mardi 7 avril 1992:

Du ministère des Transports:

John Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses.

Le jeudi 30 avril 1992:

De l'Association internationale des pompiers:

Doug Coupar, directeur pour le Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, May 12, 1992

Chairman: René Soetens

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mardi 12 mai 1992

Président: René Soetens

Minutes of Proceedings and Evidence of Legislative Committee on Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-45

An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods

PROJET DE LOI C-45

Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses

RESPECTING:

Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses

INCLUDING:

Report to the House

Y COMPRIS:

Rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-45

Chairman: René Soetens

Members

Ian Angus
Joe Comuzzi
Jerry Pickard
Lee Richardson
Marcel Tremblay
Brian White
Stan Wilbee
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Charles Bellemare

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, May 12, 1992:

Ian Angus replaced Lyle Kristiansen;
Stan Wilbee replaced John Cole;
Geoff Wilson replaced Albert Cooper;
Lee Richardson replaced Jim Hawkes;
Brian White replaced Charles Langlois;
Joe Comuzzi replaced David Berger.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-45

Président: René Soetens

Membres

Ian Angus
Joe Comuzzi
Jerry Pickard
Lee Richardson
Marcel Tremblay
Brian White
Stan Wilbee
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Charles Bellemare

Conformément à l'article 114(3):

Le mardi 12 mai 1992:

Ian Angus remplace Lyle Kristiansen;
Stan Wilbee remplace John Cole;
Geoff Wilson remplace Albert Cooper;
Lee Richardson remplace Jim Hawkes;
Brian White remplace Charles Langlois;
Joe Comuzzi remplace David Berger.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, May 20, 1992

The Legislative Committee on Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Monday, April 6, 1992, your Committee has considered Bill C-45 and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out lines 8 and 9, at page 1, and substitute the following therefor:

"dangerous goods, an unplanned or accidental

(a) dis—"

In the English version only, strike out line 14, at page 1, and substitute the following therefor:

"(b) emission of ionizing radiation"

In the French version only, strike out lines 14 to 23, at page 1.

Strike out line 1, at page 2, and substitute the following therefor:

"import" means import into Canada, and includes transporting goods that originate from outside Canada and pass through Canada to a destination outside Canada, except when the goods are being transported on a ship or aircraft not registered in Canada;"

In the English version only, strike out line 9, at page 2, and substitute the following therefor:

"way vehicle, aircraft, ship, pipeline or"

Add immediately after line 42, at page 2, the following:

"ship" includes any description of vessel, boat or craft designed, used or capable of being used solely or partly for marine navigation, without regard to method or lack of propulsion;"

Strike out lines 43 to 45, at page 2, and lines 1 to 4, at page 3, and substitute the following therefor:

"shipping record" means a record that relates to dangerous goods being handled, offered for transport or transported and that describes or contains information relating to the goods, and includes electronic records of information;"

In the English version only, strike out lines 8 to 11, at page 3, and substitute the following therefor:

"scribed."

Clause 3

In the English version only, strike out line 14, at page 3, and substitute the following therefor:

"(2) This Act applies"

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 20 mai 1992

Le Comité législatif sur le projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 6 avril 1992, votre Comité a étudié le projet de loi C-45 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 2

Retrancher la ligne 6, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« toute émission imprévue ou fortuite en provenance de telles »

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 14, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit :

« (b) emission of ionizing radiation »

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 14 à 23, à la page 1.

Retrancher la ligne 24, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit :

« « importer » Importer au Canada; la présente définition vise également le transport de marchandises provenant de l'étranger et se dirigeant vers une autre destination, sauf lorsqu'il s'effectue par navire ou aéronef non immatriculé au Canada. »

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 9, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit :

« way vehicle, aircraft, ship, pipeline or »

Retrancher les lignes 33 à 35, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit :

« « navire » Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion. »

Ajouter immédiatement après la ligne 42, à la page 2, ce qui suit :

« registre d'expédition » Tout registre relatif à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses et en donnant la désignation ou fourissant des précisions à leur sujet. Sont notamment incluses dans la présente définition les informations conservées par moyen électronique. »

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 8 à 11, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit :

« scribed. »

Article 3

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 14, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« (2) This Act applies »

In the English version only, strike out line 18, at page 3, and substitute the following therefor:

“on a ship or aircraft registered in Canada.”

Strike out line 29, at page 3, and substitute the following therefor:

“(b) commodities transported by a pipeline”

In the English version only, strike out line 35, at page 3, and substitute the following therefor:

“permanent structure of a ship.”

New Clause 4

Add immediately after line 35, at page 3, the following:

“4. (1) The Minister may

(a) with the approval of the Governor in Council, enter into an agreement with one or more provincial governments with respect to the administration of this Act; and

(b) subject to such terms and conditions as the Governor in Council may specify in the approval, agree to amendments to the agreement.

(2) The Minister shall make the agreement public.”

Clause 5

In the English version only, strike out line 9, at page 4, and substitute the following therefor:

“transport, or at a facility, if the”

Clause 6

Strike out lines 14 to 26, at page 4, and substitute the following therefor:

“importing any quantity or concentration of dangerous goods prescribed for the purposes of this section, a person shall have an emergency response assistance plan that is approved under this section and outlines what is to be done if there is an accident in transporting the dangerous goods.”

Strike out line 30, at page 4, and substitute the following therefor:

“person believes on reasonable grounds that it is capable of being”

Strike out lines 1 to 16, at page 5, and substitute the following therefor:

“or she believes on reasonable grounds are needed to make it effective and the changes have been refused or have not been made; or

(b) the Minister or the designated person believes on reasonable grounds that the plan is no longer capable of being implemented.”

Clause 8

Strike out lines 27 and 28, at page 5, and substitute the following therefor:

“nated for the purposes of this section believes on reasonable grounds that any standardized means of contain—”

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 18, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

“on a ship or aircraft registered in Canada.”

Retrancher la ligne 31, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

“b) au transport de produits par des”

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 35, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

“permanent structure of a ship.”

Nouvel article 4

Ajouter immédiatement après la ligne 39, à la page 3, ce qui suit :

“4. (1) Le ministre peut, avec l’agrément du gouverneur en conseil, conclure avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux des accords relatifs à l’exécution de la présente loi et, sous réserve des conditions stipulées dans l’agrément, consentir à des modifications des accords.

(2) Le ministre rend les accords publics.”

Article 5

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 9, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit :

“transport, or at a facility, if the”

Article 6

Retrancher les lignes 17 à 24, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit :

“ses, en quantité ou concentration prévue par règlement, il faut disposer d’un plan d’intervention d’urgence agréé en vertu du présent article.”

Retrancher la ligne 27, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit :

“ou non, tout plan qu’il a des motifs raisonnables de croire efficace et réali-”

Retrancher les lignes 1 à 13, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit :

“a) les changements qu’il a des motifs raisonnables de croire nécessaires pour que le plan soit efficace ont été refusés ou n’ont pas été effectués;

b) il a des motifs raisonnables de croire que le plan n’est plus réalisable.”

Article 8

Retrancher la ligne 26, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit :

“contenants normalisés qu’il a des motifs raisonnables de croire ne pas être”

Clause 10

Strike out lines 11 to 15, at page 6, and substitute the following therefor:

"anything that is sealed or closed up, the inspector shall provide the person who has the charge, management or control of the thing with a certificate in prescribed form"

Clause 14

Strike out lines 41 to 43, at page 7, and lines 1 to 3, at page 8, and substitute the following therefor:

(iii) books, shipping records, emergency response assistance plans or other documents that contain any information relevant to the administration or enforcement of this Act, or

(iv) computer systems that may be used to examine any information that is contained in or available to the computer systems and is relevant to the administration or enforcement of this Act."

Strike out lines 16 to 19, at page 8, and substitute the following therefor:

"(d) examine and make copies of any information contained in any books, shipping records, emergency response plans or other documents, or in any computer systems, that the inspec-

Clause 15

In the French version only, strike out line 32, at page 8, and substitute the following therefor:

"a) les circonstances prévues à"

Clause 16

Strike out lines 3 to 19, at page 9, and substitute the following therefor:

"are being handled, offered for transport, transported or imported in a way that does not comply with this Act, the inspector may detain the dangerous goods until satisfied that they will be handled, offered for transport, transported or imported in compliance with this Act.

(2) Where an inspector believes on reasonable grounds that any standardized means of containment is being sold, offered for sale, delivered, distributed, imported or used in a way that does not comply with this Act, the inspector may detain the means of containment until satisfied that it will be sold, offered for sale, delivered, distributed, imported or used in compliance with this Act.

(3) The inspector may also take any other measures necessary to remedy the non-compliance, or direct any person who owns, imports or has the charge, management or control of the dangerous goods or means of containment to take the necessary measures.

(4) Where the dangerous goods or means of containment originate from outside Canada and the inspector believes on reasonable grounds that measures to remedy the non-compliance are not possible or desirable, the inspector may direct that the goods or means of containment not be imported or that they be returned to their place of origin."

Article 10

Retrancher la ligne 8, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit :

« 10. (1) L'inspecteur qui pro- »

Article 14

Retrancher les lignes 1 à 5, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit :

« (iii) des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application de la présente loi,

(iv) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application de la présente loi; »

Retrancher les lignes 16 à 18, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit :

« tion de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut emporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application de la présente loi.»

Article 15

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 32, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit :

« a) les circonstances prévues à »

Article 16

Retrancher les lignes 3 à 18, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit :

« demande de transport, de transport ou d'importation de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent à la présente loi, l'inspecteur peut retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations à la présente loi.

(2) S'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de vente, d'offre de vente, de livraison, de distribution, d'importation ou d'utilisation de contenants normalisés s'effectuent dans des conditions qui contreviennent à la présente loi, l'inspecteur peut retenir les contenants jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations à la présente loi.

(3) En outre, l'inspecteur peut prendre lui-même ou faire prendre par toute personne qui est propriétaire des marchandises ou des contenants, ou qui les importe ou en est responsable, les correctifs nécessaires.

(4) Si dans le cas de marchandises ou de contenants provenant de l'étranger, il a des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas possible ou souhaitable d'apporter des correctifs, l'inspecteur peut en interdire l'entrée au Canada ou les faire renvoyer à leur point de départ. »

Clause 17

Strike out line 21, at page 9, and substitute the following therefor:

"dangerous goods in excess of a prescribed quantity or concentration occurs or is imminent from"

Strike out line 27, at page 9, and substitute the following therefor:

"release to any person"

Strike out lines 35 to 42, at page 9.

Article 17

Retrancher la ligne 20, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

« manutention ou le transport — provenant, en quantité ou concentration supérieure à celle prévue par règlement, de »

Retrancher les lignes 23 et 24, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit :

« est alors responsable de ceux-ci à toute personne désignée »

Retrancher les lignes 34 à 40, à la page 9.

Article 18

Retrancher les lignes 2 à 9, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit :

« imminent — pendant la manutention ou le transport — provenant de contenants de marchandises dangereuses ou limiter tout risque d'atteinte à la sécurité publique en résultant.

(2) L'inspecteur peut, selon le cas :

a) placer ou faire placer par l'une des personnes visées au paragraphe (3) les marchandises ou les contenants dans un endroit qu'il estime convenable;

b) lui ordonner de prendre »

Retrancher les lignes 16 à 22, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit :

« (3) Les personnes tenues de prendre les mesures prévues aux alinéas (2)a) ou b) sont celles qui, selon le cas :

a) sont propriétaires des marchandises dangereuses ou des contenants, les importent ou en sont responsables lors du rejet — effectif ou imminent — ou après;

b) agissent, lors du rejet, au nom d'une personne visée à l'alinéa a);

c) causent ou la survenance ou l'imminence du rejet, ou y contribuent. »

Nouvel article 19

Ajouter immédiatement après la ligne 22, à la page 10, ce qui suit :

« 19. Les personnes visées aux articles 16, 17 ou 18 n'encourent aucune responsabilité personnelle, ni civile ni pénale, découlant de l'obligation qui leur est ainsi imposée, sauf s'il est établi qu'elles étaient de mauvaise foi. »

Article 21

Retrancher la ligne 15, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit :

« aux fabricants, distributeurs ou importateurs de certains »

Article 25

Retrancher les lignes 31 à 35, à la page 14, et les remplacer par ce qui suit :

« e) soustraire à l'application de la présente loi et de ses règlements, ou de certaines de leurs dispositions, la

Clause 18

Strike out lines 2 to 10, at page 10, and substitute the following therefor:

"dental release of dangerous goods from a means of containment being used to handle or transport the dangerous goods, or to reduce any danger to public safety resulting from the accidental release."

(2) The inspector may

(a) remove or direct a person described in subsection (3) to remove the dangerous goods or means of containment to an appropriate place;

(b) direct a person described in subsection (3) to do anything else"

Strike out lines 17 to 24, at page 10, and substitute the following therefor:

"(3) A direction may be issued to

(a) any person who owns, imports or has the charge, management or control of the dangerous goods or means of containment when the release occurs or becomes imminent, or at any time afterward;

(b) any person who is acting on behalf of a person referred to in paragraph (a) in relation to the release; or

(c) any person who causes or contributes to the occurrence or imminence of the release."

New Clause 19

Add immediately after line 24, at page 10, the following:

“19. A person to whom a direction is issued under section 16, 17 or 18 is not personally liable, either civilly or criminally, in respect of any act or omission in the course of complying with the direction or doing any reasonable thing incidental to it, unless it is shown that the act or omission was in bad faith.”

Clause 21

Strike out line 16, at page 12, and substitute the following therefor:

"turer, distributor or importer of any product, substance"

Clause 25

Strike out line 34, at page 14, and substitute the following therefor:

"port, transporting or importing of dangerous goods in"

In the English version only, strike out line 4, at page 15, and substitute the following therefor:

“(i) prescribing dangerous goods that must”

Strike out lines 10 to 12, at page 15, and substitute the following therefor:

“(k) prescribing quantities or concentrations of dangerous goods in relation to which emergency”

Strike out line 20, at page 15, and substitute the following therefor:

“(m) governing the issuance of notices”

Strike out line 22, at page 15, and substitute the following therefor:

“(n) prescribing shipping records and”

Add immediately after line 39, at page 15, the following:

“(q) prescribing quantities or concentrations of dangerous goods for the purposes of subsection 17(1);”

Strike out line 5, at page 16, and substitute the following therefor:

“8, 16, 18 or 30, for the effect, duration and”

Clause 29

Strike out lines 38 to 41, at page 17, and substitute the following therefor:

“(5) A permit may authorize the activity in terms of the persons who may carry on the activity and the goods or means of containment that it may involve.”

Clause 32

Strike out line 2, at page 19, and substitute the following therefor:

“offence, the court may make an”

In the English version only, strike out line 25, at page 19, and substitute the following therefor:

“addition to any other punishment imposed”

Clause 39

Strike out lines 44 to 46, at page 20, and lines 1 and 2, at page 21, and substitute the following therefor:

“(2) In any prosecution for an offence, a copy made by an inspector under section 14 and appearing to have been certified under the inspector's signature as a true copy is admissible in”

Strike out line 9, at page 21, and substitute the following therefor:

manutention, la demande de transport, le transport ou l'importation des marchandises dangereuses, et détermi–»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 4, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit :

“(i) prescribing dangerous goods that must”

Retrancher les lignes 11 à 13, à la page 15, et les remplacer par ce qui suit :

“(k) déterminer la quantité ou la concentration de marchandises dangereuses pour laquelle un plan d'inter–»

Retrancher la ligne 21, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit :

“(m) régir l'émission des avis de défectuosité prévus à »

Retrancher les lignes 23 et 24, à la page 15, et les remplacer par ce qui suit :

“(n) déterminer les registres d'expédition ou autres documents obligatoires pour la manuten–»

Ajouter immédiatement après la ligne 41, à la page 15, ce qui suit :

“(q) déterminer la quantité ou la concentration de marchandises dangereuses pour l'applicaton du paragraphe 17(1);”

Retrancher les lignes 4 à 6, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit :

“(s) fixer les modalités des ordres prévus aux articles 8, 16, 18 ou 30 ainsi que leurs effets, durée d'appli–»

Article 29

Retrancher les lignes 30 à 34, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit :

“(5) Le permis peut soit autoriser l'exécution de l'opération par des personnes qui sont susceptibles d'y participer, soit déterminer les marchandises ou les contenants sur lesquels elle doit porter. »

Article 32

Retrancher les lignes 1 et 2, à la page 19, et les remplacer par ce qui suit :

“32. (1) En cas de poursuite, le tribunal peut, par »

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 25, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit :

“addition to any other punishment imposed »

Article 39

Retrancher les lignes 39 à 41, à la page 20, et les lignes 1 à 7, à la page 21, et les remplacer par ce qui suit :

“(2) Des copies faites par l'inspecteur en vertu de l'article 14 et censées être certifiées conformes par lui sont admissibles en preuve dans les poursuites engagées pour infraction à la présente loi sans qu'il soit nécessaire de prouver l'authenticité de la signature qui y est apposée ni la qualité officielle du signataire; sauf preuve contraire,

"(3) No certificate, report or copy"

In the English version only, strike out line 15, at page 21, and substitute the following therefor:

"the certificate, report or copy."

elles ont la force probante d'un original déposé en preuve selon le mode ordinaire. »

Retrancher les lignes 8 et 9, à la page 21, et les remplacer par ce qui suit :

« (3) Les certificats, rapports et copies ne sont reçus en preuve que si la »

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 15, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit :

« the certificate, report or copy. »

Clause 40

Strike out line 19, at page 21, and substitute the following therefor:

"by a prescribed document is, in the absence of"

Strike out line 22, at page 21, and substitute the following therefor:

"mark or contained in the prescribed document."

New Clause 44

Add immediately after line 5, at page 22, the following:

"44. If Bill C-13, introduced in the third session of the thirty-fourth Parliament and entitled *An Act to establish a federal environmental assessment process*, is assented to, then, on the later of the day on which this Act is assented to and the day on which that Act is assented to, section 81 of that Act is repealed."

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1 and 2 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Nouvel article 44

Ajouter immédiatement après la ligne 5, à la page 22, ce qui suit:

« **44.** En cas de sanction du projet de loi C-13 intitulé *Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale*, déposé au cours de la troisième session de la trente-quatrième législature, l'article 81 de ce projet de loi est, à la date de la sanction de la présente loi ou à la date, si elle est postérieure, de la sanction de ce projet de loi, abrogé. »

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n°s 1 et 2 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

RENÉ SOETENS,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 12, 1992

(3)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-45 met at 9.41 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, René Soetens, presiding.

Members of the Committee present: Ian Angus, Joe Comuzzi, Jerry Pickard, Lee Richardson, Brian White, Stan Wilbee and Geoff Wilson.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Philippe Ducharme, Legislative Counsel. From the Research Branch of the Library of Parliament: David Johansen and John Christopher, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: John A. Read, Director General, Transport of Dangerous Goods and Jeremy Hill, Legal Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 6, 1992 relating to Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, April 7, 1992*).

Consideration of Clause 1 was postponed, pursuant to Standing Order 75(1).

On Clause 2

Lee Richardson moved,—That Clause 2 be amended

(a) by striking out lines 8 and 9 at page 1 and substituting the following therefor:

“dangerous goods, an unplanned or accidental

(a) dis—”

(b) by striking out, in the English version only, line 14 at page 1 and substituting the following therefor:

(b) emission of ionizing radiation.”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Ian Angus moved,—That

(a) Clause 2 be amended by adding, immediately after line 16 at page 1, the following:

““chemical data” means the proper scientific description or formula, concentration, quantity, and packaging of dangerous goods and in the case of a mixture, the proportion of dangerous goods therein;”

and by adding, immediately after line 17 at page 2, the following:

““register” means the register established pursuant to section 5;

“report” means the report transmitted to the Minister pursuant to section 4.”

(b) Bill C-45 be amended by adding, after line 35 at page 3, the following new clause:

4. Notwithstanding any other Act of Parliament, no person shall manufacture or store dangerous goods unless the person transmits to the Minister, at prescribed times and in the prescribed form, an identification sheet that

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 MAI 1992

(3)

[Traduction]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-45 se réunit à 9 h 41, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de René Soetens (président).

Membres du Comité présents: Ian Angus, Joe Comuzzi, Jerry Pickard, Lee Richardson, Brian White, Stan Wilbee et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Philippe Ducharme, conseiller législatif. Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Johansen et John Christopher, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: John A. Read, conseiller général, Transport de marchandises dangereuses; Jeremy Hill, conseiller juridique.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 6 avril 1992, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses (voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 7 avril 1992).

L'étude de l'article 1 est reportée, en application du paragraphe 75(1) du Règlement.

Article 2

Lee Richardson propose,—Que l'article 2 soit modifié

- a) en remplaçant la ligne 6, à la page 3, par ce qui suit:
«toute émission imprévue ou fortuite en provenance de telles»
- b) dans la version anglaise seulement, en remplaçant la ligne 14, à la page 1, par ce qui suit:
«(b) emission of ionizing radiation»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Avec le consentement unanime, Ian Angus propose,—

- a) Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 23, à la page 1, ce qui suit:

«données chimiques» La désignation scientifique ou la formule correctes, la concentration, la quantité et l'emballage de marchandises dangereuses et, dans le cas d'un mélange, la proportion de marchandises dangereuses qu'il contient.»

et en ajoutant après la ligne 42, page 2, ce qui suit:

«rapport» Le rapport transmis au ministre conformément à l'article 4.

«registre» Le registre tenu conformément à l'article 5.»

- b) Que le projet de loi C-45 soit amendé en ajoutant après la ligne 39, page 3, ce qui suit:

«(4) Malgré toute autre loi fédérale, il est interdit de fabriquer ou entreposer des marchandises dangereuses sans avoir d'abord transmis au ministre, aux conditions de temps et de forme réglementaires, une fiche signalétique

discloses the chemical data respecting the goods and any other information in respect of the goods that the Minister considers necessary to enable the Minister to comply with section 7.”

(c) Bill C-45 be amended by adding, immediately after line 6 at page 4, the following new clauses:

“4.1 For the purpose of sections 4.2 to 4.4, 21 and 23

“chemical data” means the proper scientific description or formula, concentration, quantity and packaging of dangerous goods and in the case of a mixture, the proportion of the dangerous goods therein;

“register” means the register established pursuant to section 4.3;

“report” means the report transmitted to the Minister pursuant to section 4.2.

4.2 (1) Notwithstanding any other provision in this Act, but subject to subsection (2), no person shall transport any dangerous goods unless a report has been transmitted to the Minister at the prescribed time and in the prescribed form that discloses the chemical data respecting the goods and any other information respecting the goods that the Minister considers necessary to enable the Minister to comply with section 4.4.

(2) Subsection (1) does not apply to the transportation of dangerous goods to the extent that it is exempted from such application by the regulations.

4.3 (1) The Minister shall establish a central, computerized register in which shall be kept all information transmitted to the Minister pursuant to section 4.2.

(2) The Minister shall insure that all information that is kept in the register is kept up to date.

4.4 (1) Where an incident occurs that a prescribed person believes on reasonable grounds involves or may involve an emission or an escape of dangerous goods from any means of transport by means of which the goods are transported which threatens or may threaten the health or safety of any person or the public, the Minister shall on the request of the person, disclose to the person the chemical data respecting any dangerous goods that according to the register are present on or in that means of transport.

(2) The Minister may establish a computerized process that allows a prescribed person automatic access to the chemical data in the register and that person is secure against access by any other than that person.

(3) No person other than a prescribed person referred to in subsection (1) shall, pursuant to that subsection, request the chemical data respecting dangerous goods.

5. (1) The Minister shall establish a central, computerized register in which shall be kept all information transmitted to the Minister pursuant to section 4.

présentant les données chimiques afférentes à ces marchandises et tous autres renseignements y relatifs dont le ministre estime avoir besoin pour se conformer à l'article 7.”

c) Que le projet de loi C-45 soit amendé en ajoutant après la ligne 8, page 4, ce qui suit :

“4.1 Les définitions qui suivent s'appliquent aux articles 4.2 à 4.4, 21 et 23.

«données chimiques» La désignation scientifique ou la formule correctes, la concentration, la quantité et l'emballage de marchandises dangereuses et, dans le cas d'un mélange, la proportion de marchandises dangereuses qu'il contient.»

«rapport» Le rapport transmis au ministre conformément à l'article 4.2

«registre» Le registre tenu conformément à l'article 4.3.»

4.2(1) Malgré les autres dispositions de la présente loi mais sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de transporter des marchandises dangereuses sans avoir d'abord transmis au ministre, aux conditions de temps et de forme réglementaires, un rapport présentant les données chimiques afférentes à ces marchandises et tous autres renseignements y relatifs dont le ministre estime avoir besoin pour se conformer à l'article 4.4.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au transport de marchandises dangereuses soustrait par règlement à son application.

4.3(1) Le ministre tient un registre central informatisé où sont conservés tous les renseignements qui lui sont transmis en application de l'article 4.2.

(2) Le ministre veille à ce que le registre soit tenu à jour.

4.4(1) Lorsque se produit un incident dont une personne désignée par règlement croit, pour des motifs raisonnables, qu'il comporte ou pourrait comporter une émission ou une fuite de marchandises dangereuses provenant d'un moyen de transport qui menace ou pourrait menacer la santé ou la sécurité du public ou de quelque personne, le ministre lui communique, à sa demande, les données chimiques afférentes aux marchandises dangereuses transportées, d'après le registre, par le moyen de transport en cause.

(2) Le ministre peut établir un système informatique permettant à une personne désignée par règlement d'avoir accès directement aux données chimiques consignées dans le registre et cette personne est à l'abri de tout accès à ces données par autrui.

(3) Nulle autre personne que la personne désignée par règlement visée au paragraphe (1) ne peut demander la communication, au titre de ce paragraphe, des données chimiques afférentes à des marchandises dangereuses.

5.(1) Le ministre tient un registre central informatisé où sont conservés tous les renseignements qui lui sont transmis en application de l'article 4.

(2) The Minister shall ensure that all information that is kept in the register is kept up to date.

6. Information received by the Minister in consequence of section 4 is privileged and notwithstanding the *Access to Information Act* or any other Act or law, shall not be disclosed to any person except for the purpose of section 7 or as may be necessary for the administration or enforcement of this Act.

7. (1) Where an incident occurs that a prescribed person believes on reasonable grounds involves or may involve dangerous goods that threaten or may threaten the health or safety of any person or the public, the Minister shall on the request of that person, disclose to that person the chemical data of any dangerous goods that according to the register are present at the site where the incident has occurred.

(2) No person other than a prescribed person referred to in subsection (1) shall, pursuant to that subsection, request the chemical data respecting the dangerous goods.

8. The Minister may assign a reference number to any building or location in respect of which a report has been transmitted to the Minister pursuant to section 4 and may require the owner or occupant to display that number in the prescribed manner."

(d) That Clause 25 be amended by inserting, immediately after line 30 at page 14, the following:

"(e) prescribing the time at which a report shall be transmitted to the Minister;

(f) prescribing the form of a report;

(g) prescribing the persons who may request chemical data pursuant to section 4.4(1) or who may have access to chemical data for purposes of subsection 4.4(2);

(h) exempting from the application of section 4.2 the transporting of dangerous goods in such circumstances or for such purposes as are specified in the regulations; and"

and by inserting, immediately after line 28 at page 15, the following:

"(o) prescribing the persons that may request information pursuant to section 7;

(p) prescribing the persons that may request chemical data pursuant to subsection 7(1) or that may have access to the chemical data for purposes of section 7(2);"

After debate, the question being put on the amendment, it was negated: Yeas: 1; Nays: 4.

Ian Angus moved,—That Clause 2 be amended by inserting , immediately after line 20 at page 1, the following:

““financial responsibility” means sufficient public liability insurance that, in the opinion of the minister, is sufficiently funded to pay for any costs awarded under section 20, 31, or 34, as well as any costs associated with an ongoing injury inflicting an emergency response personnel injured in the course of

(2) Le ministre veille à ce que le registre soit tenu à jour.

6. Les renseignements reçus par le ministre en application de l'article 4 sont protégés. Par dérogation à la *Loi sur l'accès à l'information* et à toute autre loi ou règle de droit, ils ne peuvent être communiqués que pour l'application de l'article 7 ou dans la mesure où cela est nécessaire pour le contrôle d'application de la présente loi.

7.(1) Lorsque se produit un incident dans lequel une personne désignée par règlement croit, pour des motifs raisonnables, que sont ou pourraient être en cause des marchandises dangereuses qui menacent ou pourraient menacer la santé ou la sécurité du public ou de quelque personne, le ministre lui communique, à sa demande, les données chimiques afférentes aux marchandises qui se trouvent, d'après le registre, au lieu où l'incident s'est produit.

(2) Nulle autre personne que la personne désignée par règlement visée au paragraphe (1) ne peut demander la communication, au titre de ce paragraphe, des données chimiques afférentes aux marchandises dangereuses en cause.

8. Le ministre peut attribuer un numéro de référence à un lieu—bâtiment ou autre—pour lequel un rapport lui a été transmis en application de l'article 4. Il peut exiger l'affichage de ce numéro, de la manière réglementaire, par le propriétaire ou l'occupant.»

d) Que l'article 25 soit amendé en ajoutant après la ligne 30, à la page 14, ce qui suit :

«e) déterminer le moment où un rapport doit être transmis au ministre;

f) déterminer la forme que doit prendre le rapport;

g) désigner les personnes qui peuvent demander communication de données chimiques conformément au paragraphe 4.4(1) ou y avoir accès pour l'application du paragraphe 4.4(2);

h) soustraire à l'application de l'article 4.2 le transport de marchandises dangereuses dans les circonstances ou pour les fins qu'il précise;»

et en ajoutant après la ligne 29, page 15, ce qui suit :

«o) désigner les personnes qui peuvent demander communication de renseignements conformément à l'article 7;

p) désigner les personnes qui peuvent demander communication de données chimiques conformément au paragraphe 7(1) ou y avoir accès pour l'application du paragraphe 7(2);»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 4 voix contre 1.

Ian Angus propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 9, à la page 3, ce qui suit :

«solvabilité» S'entend d'une assurance de responsabilité publique suffisante, selon le ministre, pour garantir l'acquittement des frais et dépens adjugés sous le régime des articles 20, 31 ou 34, ainsi que des frais afférents à tout préjudice causé à un membre du personnel d'intervention d'urgence du fait

his or her duties responding to a transportation incident involving hazardous goods as defined by the Workers Compensation Board of the jurisdiction in which the accident occurred.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated: Yeas: 1; Nays: 4.

Geoff Wilson moved,—That Clause 2 be amended by striking out line 1 at page 2 and substituting the following therefor:

““import” means import in Canada, and includes transporting goods that originate from outside Canada and pass through Canada to a destination outside Canada, except when the goods are being transported on a ship or aircraft not registered in Canada;”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Ian Angus moved,—That Clause 2 be amended

(a) by striking out, in the French version only, lines 14 to 23 at page 1

(b) by striking out lines 43 to 45 at page 2 and lines 1 to 4 at page 3 and substituting the following therefor:

““shipping record” means a record that relates to dangerous goods being handled, offered for transport or transported and that describes or contains information relating to the goods, and includes electronic records of information;”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian White moved,—That Clause 2 be amended

(a) by striking out, in the English version only, line 9 at page 2 and substituting the following therefor:

““way vehicle, aircraft, ship, pipeline or”

(b) by adding, immediately after line 42 at page 2, the following:

““ship” includes any description of vessel, boat or craft designed, used or capable of being used solely or partly for marine navigation, without regard to method or lack of propulsion;”

(c) by striking out, in the English version only, lines 8 to 11 at page 3 and substituting the following therefor:

““scribed.””

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 2, as amended, carried.

On Clause 3

Stan Wilbee moved,—That Clause 3 be amended in the English version only, by striking out line 14 at page 3 and substituting the following therefor:

“(2) This Act applies”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

de lésions subies par celui-ci dans l'exercice de ses fonctions lors d'un incident où étaient en cause des marchandises dangereuses, selon la définition qu'en donne la Commission des accidents du travail du ressort administratif où l'accident s'est produit.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 4 voix contre 1.

Geoff Wilson propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant la ligne 24, à la page 1, par ce qui suit :

«“importer” Importer au Canada; la présente définition vise également le transport de marchandises provenant de l'étranger et se dirigeant vers une autre destination, sauf lorsqu'il s'effectue par navire ou aéronef non immatriculé au Canada.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Ian Angus propose,—Que l'article 2 soit modifié

a) en supprimant, dans la version française, les lignes 14 à 23, à la page 1;

b) en ajoutant après la ligne 42, page 2, ce qui suit :

«“registre d'expédition” Tout registre relatif à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet. Sont notamment incluses dans la présente définition les informations conservées par moyen électronique.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Brian White propose,—Que l'article 2 soit modifié

a) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 9, à la page 2, par ce qui suit :

““way vehicle, aircraft, ship, pipeline or”

b) en remplaçant les lignes 33 à 35, à la page 2, par ce qui suit :

«“navire” Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.»

c) en remplaçant, dans la version anglaise, les lignes 8 à 11, à la page 3, par ce qui suit :

““scribed.””

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 2, modifié, est adopté.

Article 3

Stan Wilbee propose,—Que la version anglaise de l'article 3 soit modifiée en remplaçant la ligne 14, à la page 3, par ce qui suit :

“(2) This Act applies”

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Lee Richardson moved,—That Clause 3 be amended in the English version only

(a) by striking out line 18 at page 3 and substituting the following therefor:

“on a ship or aircraft registered in Canada.”

(b) by striking out line 35 at page 3 and substituting the following therefor:

“permanent structure of a ship.”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian White moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 29 at page 3 and substituting the following therefor:

(b) commodities transported by a pipeline”.

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 3, as amended, carried.

Stan Wilbee moved,—That Bill C-45 be amended

(a) by adding, immediately after line 35 at page 3, the following new clause:

“4.(1) The Minister may

(a) with the approval of the Governor in Council, enter into an agreement with one or more provincial governments with respect to the administration of this Act; and

(b) subject to such terms and conditions as the Governor in Council may specify in the approval, agree to amendments to the agreement.

(2) The Minister shall make the agreement public.”

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Clause 4 carried.

On Clause 5

Brian White moved,—That Clause 5 be amended in the English version only, by striking out line 9 at page 4 and substituting the following therefor:

“transport, or at a facility, if the”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 5, as amended, carried.

On Clause 6

Stan Wilbee moved,—That Clause 6 be amended

(a) by striking out lines 14 to 26 at page 4 and substituting the following therefor:

“importing any quantity or concentration of dangerous goods prescribed for the purposes of this section, a person shall have an emergency response assistance plan that is approved under this section and outlines what is to be done if there is an accident in transporting the dangerous goods.”

(b) by striking out line 30 at page 4 and substituting the following therefor:

“person believes on reasonable grounds that it is capable of being”

(c) by striking out lines 1 to 16 at page 5 and substituting the following therefor:

Lee Richardson propose,—Que la version anglaise de l'article 3 soit modifiée

a) en remplaçant la ligne 18, à la page 3, par ce qui suit :

«on a ship or aircraft registered in Canada.»

b) en remplaçant la ligne 35, à la page 3, par ce qui suit :

«permanent structure of a ship.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Brian White propose,—Que l'article 3 soit modifié en remplaçant la ligne 31, à la page 3, par ce qui suit :

«b) au transport de produits par des»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 3, modifié, est adopté.

Stan Wilbee propose,—Que le projet de loi soit modifié en ajoutant après la ligne 39, à la page 3, ce nouvel article:

«4.(1) Le ministre peut, avec l'agrément du gouverneur en conseil, conclure avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux des accords relatifs à l'exécution de la présente loi et, sous réserve des conditions stipulées dans l'agrément, consentir à des modifications des accords.

(2) Le ministre rend les accords publics.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 4 est adopté.

Article 5

Brian White propose,—Que la version anglaise de l'article 5 soit modifiée en remplaçant la ligne 9, à la page 4, par ce qui suit :

«transport, or at a facility, if the»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 5, modifié, est adopté.

Article 6

Stan Wilbee propose,—Que l'article 6 soit modifié

a) en remplaçant les lignes 17 à 24, à la page 4, par ce qui suit :

«ses, en quantité ou concentration prévue par règlement, il faut disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé en vertu du présent article.»

b) en remplaçant la ligne 27, page 4, par ce qui suit :

«ou non, tout plan qu'il a des motifs raisonnables de croire efficace et réali-»

c) en remplaçant les lignes 1 à 13, à la page 5, par ce qui suit :

«a) les changements qu'il a des motifs raisonnables de croire nécessaires pour que le plan soit efficace ont été

"or she believes on reasonable grounds are needed to make it effective and the changes have been refused or have not been made; or

(b) the Minister or the designated person believes on reasonable grounds that the plan is no longer capable of being implemented."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 6, as amended, carried.

Clause 7 carried.

On Clause 8

Geoff Wilson moved,—That Clause 8 be amended by striking out lines 27 and 28 at page 5 and substituting the following therefor:

"nated for the purposes of this section believes on reasonable grounds that any standardized means of contain—"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 8, as amended, carried.

Clause 9 carried.

On Clause 10

Stan Wilbee moved,—That Clause 10 be amended by striking out lines 11 to 15 at page 6 and substituting the following therefor:

"anything that is sealed or closed up, the inspector shall provide the person who has the charge, management or control of the thing with a certificate in prescribed form."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 10, as amended, carried.

Clauses 11 to 13 carried severally.

On Clause 14

Ian Angus moved,—That Clause 14 be amended

(a) by striking out lines 41 to 43 at page 7 and lines 1 to 3 at page 8 and substituting the following therefor:

"(iii) books, shipping records, emergency response assistance plans or other documents that contain any information relevant to the administration or enforcement of this Act, or

(iv) computer systems that may be used to examine any information that is contained in or available to the computer systems and is relevant to the administration or enforcement of this Act."

(b) by striking out lines 16 to 19 at page 8 and substituting the following therefor:

"(d) examine and make copies of any information contained in any books, shipping records, emergency response plans or other documents, or in any computer systems, that the inspec—"

refusés ou n'ont pas été effectués;

b) il a des motifs raisonnables de croire que le plan n'est plus réalisable.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 6, modifié, est adopté.

L'article 7 est adopté.

Article 8

Geoff Wilson propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant la ligne 26, à la page 5, par ce qui suit :

«contenants normalisés qu'il a des motifs raisonnables de croire ne pas être»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 8, modifié, est adopté.

L'article 9 est adopté.

Article 10

Stan Wilbee propose,—Que l'article 10 soit modifié en remplaçant la ligne 8, à la page 6, par ce qui suit :

«10.(1) L'inspecteur qui pro—»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 10, modifié, est adopté.

Les articles 11 à 13 sont adoptés séparément.

Article 14

Ian Angus propose,—Que l'article 14 soit modifié

a) en remplaçant les lignes 1 à 5, à la page 8, par ce qui suit :

«(iii) des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application de la présente loi,

(iv) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application de la présente loi;»

b) en remplaçant les lignes 16 à 18, à la page 8, par ce qui suit :

«tion de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut emporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application de la présente loi.»

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Clause 14, as amended, carried.

L'article 14, modifié, est adopté.

On Clause 15

Brian White moved,—That Clause 15 be amended in the French version only, by striking out line 32 at page 8 and substituting the following therefor:

“(a) les circonstances prévues à”.

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian White propose,—Que la version française de l'article 15 soit modifié en remplaçant la ligne 32, à la page 8, par ce qui suit :

«a) les circonstances prévues à»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 15, modifié, est adopté.

On Clause 16

Geoff Wilson moved,—That Clause 16 be amended by striking out lines 3 to 19 at page 9 and substituting the following therefor:

Article 16

Geoff Wilson propose,—Que l'article 16 soit modifié en remplaçant les lignes 3 à 18, à la page 9, par ce qui suit :

«demande de transport, de transport ou d'importation de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent à la présente loi, l'inspecteur peut retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations à la présente loi.

(2) S'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de vente, d'offre de vente, de livraison, de distribution, d'importation ou d'utilisation de contenants normalisés s'effectuent dans des conditions qui contreviennent à la présente loi, l'inspecteur peut retenir les contenants jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations à la présente loi.

(3) En outre, l'inspecteur peut prendre lui-même ou faire prendre par toute personne qui est propriétaire des marchandises ou des contenants, ou qui les importe ou en est responsable, les correctifs nécessaires.

(4) Si dans le cas de marchandises ou de contenants provenant de l'étranger, il a des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas possible ou souhaitable d'apporter des correctifs, l'inspecteur peut en interdire l'entrée au Canada ou les faire renvoyer à leur point de départ.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 16, modifié, est adopté.

Article 17

Brian White propose,—Que l'article 17 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 20, à la page 9, par ce qui suit : «manutention ou le transport—provenant, en quantité ou concentration supérieure à celle prévue par règlement, de»

b) en remplaçant les lignes 23 et 24, page 9, par ce qui suit : «est alors responsable de ceux-ci à toute personne désignée»

c) en supprimant les lignes 34 à 40, à la page 9.

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 16, as amended, carried.

On Clause 17

Brian White moved,—That Clause 17 be amended

(a) by striking out line 21 at page 9 and substituting the following therefor:

“dangerous goods in excess of a prescribed quantity or concentration occurs or is imminent from”

(b) by striking out line 27 at page 9 and substituting the following therefor:

“release to any person”

(c) by striking out lines 35 to 42 at page 9.

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 17, as amended, carried.

On Clause 18

Stan Wilbee moved,—That Clause 18 be amended

(a) by striking out lines 2 to 10 at page 10 and substituting the following therefor:

“dental release of dangerous goods from a means of containment being used to handle or transport the dangerous goods, or to reduce any danger to public safety resulting from the accidental release.”

(2) The inspector may

- (a) remove or direct a person described in subsection (3) to remove the dangerous goods or means of containment to an appropriate place;
- (b) direct a person described in subsection (3) to do anything else.”

(b) by striking out lines 17 to 24 at page 10 and substituting the following therefor:

“(3) A direction may be issued to

- (a) any person who owns, imports or has the charge, management or control of the dangerous goods or means of containment when the release occurs or becomes imminent, or at any time afterward;
- (b) any person who is acting on behalf of a person referred to in paragraph (a) in relation to the release; or
- (c) any person who causes or contributes to the occurrence or imminence of the release.”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 18, as amended, carried.

Geoff Wilson moved,—That Bill C-45 be amended by adding, immediately after line 24 at page 10, the following new clause:

“19. A person to whom a direction is issued under section 16, 17 or 18 is not personally liable, either civilly or criminally, in respect of any act or omission in the course of complying with the direction or doing any reasonable thing incidental to it, unless it is shown that the act or omission was in bad faith.”

And the question being put on the motion, it was agreed to.

Clauses 19 and 20 carried severally.

On Clause 21

Brian White moved,—That Clause 21 be amended by striking out line 16 at page 12 and substituting the following therefor:

“turer, distributor or importer of any product, substance”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 21, as amended, carried.

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 17, modifié, est adopté.

Article 18

Stan Wilbee propose,—Que l'article 18 soit modifié en remplaçant les lignes 2 à 9, à la page 10, par ce qui suit :

«imminent—pendant la manutention ou le transport—provenant de contenants de marchandises dangereuses ou limiter tout risque d'atteinte à la sécurité publique en résultant.

(2) L'inspecteur peut, selon le cas:

a) placer ou faire placer par l'une des personnes visées au paragraphe (3) les marchandises ou les contenants dans un endroit qu'il estime convenable;

b) lui ordonner de prendre»

b) en retranchant les lignes 16 à 22, à la page 10 et en les remplaçant par ce qui suit :

«(3) Les personnes tenues de prendre les mesures prévues aux alinéas (2)a) ou b) sont celles qui, selon le cas:

a) sont propriétaires des marchandises dangereuses ou des contenants, les importent ou en sont responsables lors du rejet—effectif ou imminent—ou après;

b) agissent, lors du rejet, au nom d'une personne visée à l'alinéa a);

c) causent ou la survenance ou l'imminence du rejet, ou y contribuent.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 18, modifié, est adopté.

Geoff Wilson propose,—Que le projet de loi soit modifié en ajoutant après la ligne 22, à la page 10, ce nouvel article:

«19. Les personnes visées aux articles 16, 17 ou 18 n'encourent aucune responsabilité personnelle, ni civile ni pénale, découlant de l'obligation qui leur est ainsi imposée, sauf s'il est établi qu'elles étaient de mauvaise foi.»

La motion est mise aux voix et adoptée.

Les articles 19 et 20 sont adoptés séparément.

Article 21

Brian White propose,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant la ligne 15, à la page 12, par ce qui suit :

«aux fabricants, distributeurs ou importateurs de certains»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 21, modifié, est adopté.

Clauses 22 to 24 carried severally.

On Clause 25

Lee Richardson moved,—That Clause 25 be amended

(a) by striking out line 34 at page 14 and substituting the following therefor:

“port, transporting or importing of dangerous goods in”

(b) by striking out in the English version only, line 4 at page 15 and substituting the following therefor:

“(i) prescribing dangerous goods that must”

(c) by striking out lines 10 to 12 at page 15 and substituting the following therefor:

“(k) prescribing quantities or concentrations of dangerous goods in relation to which emergency”

(d) by striking out line 20 at page 15 and substituting the following therefor:

“(m) governing the issuance of notices”

(e) by inserting, immediately after line 39 at page 15, the following:

“(q) prescribing quantities or concentrations of dangerous goods for the purpose of subsection 17(1);”

(f) by striking out line 5 at page 16 and substituting the following therefor:

“8, 16, 18 or 30, for the effect, duration and”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Ian Angus moved,—That Clause 25 be amended by striking out line 22 at page 15 and substituting the following therefor:

“(n) prescribing shipping records and”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 25, as amended, carried.

Clauses 26 to 28 carried severally.

On Clause 29

Brian White moved,—That Clause 29 be amended by striking out lines 38 to 41 at page 17 and substituting the following therefor:

“(5) A permit may authorize the activity in terms of the persons who may carry on the activity and the goods or means of containment that it may involve.”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 29, as amended, carried.

Clauses 30 to 31 carried severally.

On Clause 32

Jerry Pickard moved,—That Clause 32 be amended

(a) by striking out, in the English version only, line 2 at page 19 and substituting the following therefor:

Les articles 22 à 24 sont adoptés séparément.

Article 25

Lee Richardson propose,—Que l'article 25 soit modifié

a) en remplaçant les lignes 31 à 35, à la page 14, par ce qui suit :

«(e) soustraire à l'application de la présente loi et de ses règlements, ou de certaines de leurs dispositions, la manutention, la demande de transport, le transport ou l'importation des marchandises dangereuses, et détermi-»

b) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 4, à la page 15, par ce qui suit :

“(i) prescribing dangerous goods that must”

c) en remplaçant les lignes 11 à 13, à la page 15, par ce qui suit :

«(k) déterminer la quantité ou la concentration de marchandises dangereuses pour laquelle un plan d'inter-»

d) en remplaçant la ligne 21, à la page 15, par ce qui suit :

«(m) régir l'émission des avis de défectuosité prévus à»

e) en ajoutant après la ligne 41, page 15, ce qui suit

«(q) déterminer la quantité ou la concentration de marchandises dangereuses pour l'applicaton du paragraphe 17(1);»

f) en remplaçant la ligne 4, à la page 16, par ce qui suit :

«(s) fixer les modalités des ordres prévus aux articles 8, 16, 18 ou 30 ainsi que leurs effets, durée d'appli-»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Ian Angus propose,—Que l'article 25 soit modifié en remplaçant les lignes 23 et 24, à la page 15, par ce qui suit :

«(n) déterminer les registres d'expédition ou autres documents obligatoires pour la manut-»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 25, modifié, est adopté.

Les articles 26 à 28 sont adoptés séparément.

Article 29

Brian White propose,—Que l'article 29 soit modifié en remplaçant les lignes 30 à 34, à la page 17, par ce qui suit :

«(5) Le permis peut soit autoriser l'exécution de l'opération par des personnes qui sont susceptibles d'y participer, soit déterminer les marchandises ou les contenants sur lesquels elle doit porter.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 29, modifié, est adopté.

Les articles 30 et 31 sont adoptés séparément.

Article 32

Jerry Pickard propose,—Que l'article 32 soit modifié en remplaçant les lignes 1 et 2, à la page 19, par ce qui suit :

«32. (1) En cas de poursuite, le tribunal peut, par»

"offence, the court may make an"

(b) by striking out in the English version only, line 25 at page 19 and substituting the following therefor:

"addition to any other punishment imposed"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 32, as amended, carried.

Clauses 33 to 38 carried severally.

On Clause 39

Ian Angus moved,—That Clause 39 be amended

(a) by striking out lines 44 to 46 at page 20 and lines 1 and 2 at page 21 and substituting the following therefor:

"(2) In any prosecution for an offence, a copy made by an inspector under section 14 and appearing to have been certified under the inspector's signature as a true copy is admissible in"

(b) by striking out line 9 at page 21 and substituting the following therefor:

"(3) No certificate, report or copy"

(c) by striking out, in the English version only, line 15 at page 21 and substituting the following therefor:

"the certificate, report or copy."

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 39, as amended, carried.

On Clause 40

Stan Wilbee moved,—That Clause 40 be amended

(a) by striking out line 19 at page 21 and substituting the following therefor:

"by a prescribed document is, in the absence of"

(b) by striking out line 22 at page 21 and substituting the following therefor:

"mark or contained in the prescribed document."

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 40, as amended, carried.

Clauses 41 to 43 carried severally.

Lee Richardson moved,—That Bill C-45 be amended by adding, immediately after line 5 at page 22, the following new clause:

"44. If Bill C-13, introduced in the third session of the thirty-fourth Parliament and entitled *An Act to establish a federal environmental assessment process*, is assented to, then, on the later of the day on which this Act is assented to and the day on which that Act is assented to, section 81 of that Act is repealed."

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

b) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 25, page 19, par ce qui suit :

«addition to any other punishment imposed»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 32, modifié, est adopté.

Les articles 33 à 38 sont adoptés séparément.

Article 39

Ian Angus propose,—Que l'article 39 soit modifié

a) en remplaçant les lignes 39 à 41, à la page 20, et 1 à 7, page 21, par ce qui suit :

"(2) Des copies faites par l'inspecteur en vertu de l'article 14 et censées être certifiées conformes par lui sont admissibles en preuve dans les poursuites engagées pour infraction à la présente loi sans qu'il soit nécessaire de prouver l'authenticité de la signature qui y est apposée ni la qualité officielle du signataire; sauf preuve contraire, elles ont la force probante d'un original déposé en preuve selon le mode ordinaire."

b) en remplaçant les lignes 8 et 9, page 21, par ce qui suit :

«(3) Les certificats, rapports et copies ne sont reçus en preuve que si la»

c) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 15, page 21, par ce qui suit :

«the certificate, report or copy.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 39, modifié, est adopté.

Article 40

Stan Wilbee propose,—Que l'article 40 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 16, à la page 21, par ce qui suit :

«document réglementaire les accompagnant»

b) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 22, à la page 21, par ce qui suit :

«mark or contained in the prescribed document.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 40, modifié, est adopté.

Les articles 41 à 43 sont adoptés séparément.

Lee Richardson propose,—Que le projet de loi soit modifié en ajoutant après la ligne 5, à la page 22, ce nouvel article:

«44. En cas de sanction du projet de loi C-13 intitulé *Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale*, déposé au cours de la troisième session de la trente-quatrième législature, l'article 81 de ce projet de loi est, à la date de la sanction de la présente loi ou à la date, si elle est postérieure, de la sanction de ce projet de loi, abrogé.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Clause 44, as amended, carried.

The Schedule carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered,—That Bill C-45 be reprinted as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-45, as amended, to the House.

At 10.35 o'clock a.m., the Committee adjourned.

L'article 44, modifié, est adopté.

L'annexe est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, modifié, est adopté.

Il est ordonné,—Que le projet de loi C-45 soit réimprimé pour les besoins de la Chambre à l'étape du rapport.

Il est ordonné,—Que le président rapporte à la Chambre le projet de loi, modifié.

À 10 h 35, la séance est levée.

Charles Bellemare

Le greffier du Comité

Clerk of the Committee

Charles Bellemare

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 12, 1992

• 0942

The Chairman: Let's bring this meeting to order, since I've been asked to do so by the members.

For your information, we contacted all those people interested in appearing before the committee on this bill, and I'm advised that although we received a number of submissions, really there were no additional witnesses who were in fact interested in appearing before the committee. So with that in mind—

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, just on that point, we've only been able to talk to one on the list this morning and that was the Police Association. They had indicated a willingness to appear; however, the fact that they were only offered today meant there was insufficient time from their point of view to read the material and to come forward.

I cannot speak for any of the other organizations that were contacted. I would suggest, just by way of a warning, let's not be surprised if a whole bunch of them end up in the other place. If they are able to convince senators of changes, then it will come back to the House. So we have to recognize that as a reality. I regret we were not able to do the full consultation with enough advance notice for them to appear, but so be it.

The Chairman: With that in mind, I guess we should proceed to clause-by-clause consideration, and I guess we should call officials from the department forward so that, should there be any questions as we go along, they can comment as is necessary. Maybe we could ask you to introduce yourselves for the committee.

Mr. John A. Read (Director General, Transport of Dangerous Goods Directorate, Department of Transport): My name is John Read. I'm Director General of the Transport of Dangerous Goods Directorate, Transport Canada.

Mr. Jeremy Hill (Legal Counsel to the Department of Transport): My name is Jeremy Hill. I'm with the Department of Justice and I'm instructing counsel on this particular bill.

The Chairman: As is customary, we will stand clause 1 until the end.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, would you explain that procedure?

• 0945

The Chairman: In all the committees I have sat on, we usually don't deal with the title until we complete the bill.

Mr. Angus: It is one of those anomalies we have to live with.

The Chairman: I am quite happy to pass the title, but tradition—

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 12 mai 1992

• 0942

Le président: Je déclare la séance ouverte, puisque les membres me le demandent.

Sachez d'abord que nous avons communiqué avec tous ceux qui désiraient comparaître devant le comité et que, même si nous avons reçu un certain nombre de mémoires, personne d'autre ne tient en fait à comparaître.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, précisément à ce sujet, je tiens à vous informer que nous n'avons réussi à communiquer qu'avec un seul groupe de témoins ce matin: l'Association des policiers. Elle voulait comparaître, mais comme la seule possibilité qu'on leur a offerte était aujourd'hui, elle a jugé avoir trop peu de temps pour prendre connaissance des documents et venir.

Pour les autres organisations, je ne sais pas. Je vous préviens cependant qu'il ne faudra pas s'étonner si un grand nombre d'entre eux aboutissent au Sénat. S'ils réussissent à convaincre les sénateurs d'apporter des changements, le projet de loi reviendra à la Chambre. C'est une éventualité dont il faut tenir compte. Je regrette que nous n'ayons pas pu les consulter comme il faut et les prévenir suffisamment à l'avance pour qu'ils comparaissent, mais tant pis.

Le président: Vu. Passons néanmoins à l'étude article par article. J'invite les fonctionnaires à s'asseoir à la table pour qu'ils puissent, le cas échéant, répondre à nos questions. Veuillez d'abord vous présenter.

M. John A. Read (directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Je m'appelle John Read et je suis le directeur général du Transport des marchandises dangereuses à Transports Canada.

M. Jeremy Hill (conseiller juridique du ministère des Transports): Je m'appelle Jeremy Hill, j'appartiens au ministère de la Justice et je suis le conseiller juridique chargé de ce projet de loi.

Le président: Comme d'habitude, nous allons réserver l'article 1 jusqu'à la fin.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, voulez-vous m'expliquer cette pratique?

• 0945

Le président: Dans tous les comités où j'ai siégé, on ne se prononce sur le titre qu'à la fin.

Mr. Angus: C'est une des anomalies dont il faut s'accommoder.

Le président: Je serais tout disposé à adopter le titre, mais la tradition veut...

[Texte]

Mr. Angus: We may decide to change the title. We've done that before, actually.

The Chairman: —is such that we usually delay the title until the end.

Clause 1 allowed to stand

On clause 2—*Definitions*

The Chairman: I gather we have a few amendments.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I move that clause 2 of Bill C-45 be amended by striking out lines 8 and 9 on page 1 and substituting the following:

dangerous goods, an unplanned or accidental

(a) dis—

and by striking out, in the English version, line 14 on page 1 and substituting the following:

(b) emission of ionizing radiation

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order, we have a ton of amendments to go through. Can I suggest, as a matter of course, that they be deemed to have been read in each case after they have been moved by the appropriate member? It will save us some time.

Amendment agreed to

Mr. Angus: Mr. Chairman, I suspect that the next amendment would be the one I have distributed, called amendment number 1.

By way of preface, Mr. Chairman, may I suggest, with the consent of the committee, that we take an unusual step. This particular amendment is really a series of amendments dealing with a number of clauses that deal with a specific request from the Canadian Association of Firefighters. I suggest that rather than trying to insert them in each particular place along the way, we treat them as if the clerk had grouped them for the purposes of debate and just deal with them once. If I am successful in convincing the government to accept the concept—in fact, to go beyond accepting the concept—then they would be incorporated within the bill; if not, I will set them aside and we will move on with the other amendments as submitted.

The Chairman: We need unanimous consent to deal with it in this fashion.

Some hon. members: Agreed

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move the series of amendments to clause 2, clause 4, clause 5, clauses 6 to 8 inclusive, and subclause 25.(1).

[See *Minutes of Proceedings*]

Just very briefly, Mr. Chairman, we heard representations from the fire-fighters, arguing the need for a central registry. My colleague, Joy Langan, prepared a private member's bill, Bill C-344. The fire-fighters ask that this be incorporated into Bill C-45. That is what I have attempted to do in my drafting. It doesn't include all the elements in Ms Langan's bill. Some of them were duplications of existing items in Bill C-45; others did not go as far as Bill C-45.

[Traduction]

M. Angus: On voudra peut-être changer le titre. Cela s'est déjà fait.

Le président: ...que nous reportions l'adoption du titre à la fin.

L'article 1 est réservé

Article 2—*Définitions*

Le président: Je crois savoir qu'il y a quelques amendements.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Je propose que l'article 2 du projet de loi C-45 soit modifié par substitution, à la ligne 6, page 3, de ce qui suit:

toute émission imprévue ou fortuite en provenance de telles

et par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 14, page 1, de ce qui suit:

(b) emission of ionizing radiation

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Il faut passer à travers une montagne d'amendements. Pourrait-on décider qu'ils sont réputés avoir été lus après le dépôt de la motion de chaque député? Cela nous ferait gagner du temps.

L'amendement est adopté

M. Angus: Monsieur le président, je crois que le prochain amendement est celui que j'ai fait circuler. Il porte le numéro 1.

En guise d'introduction, monsieur le président, je suggère qu'avec le consentement du comité, nous fassions quelque chose d'inédit. Cet amendement est en fait constitué d'un ensemble d'amendements concernant un certain nombre d'articles, qui portent tous sur une proposition de l'Association canadienne des pompiers. Au lieu d'incorporer l'amendement chaque fois à l'article pertinent, étudions les globalement en une seule fois. Si j'arrive à gagner les ministériels à cette idée, les amendements seront apportés au projet de loi, sinon, nous les mettrons de côté et nous passerons aux autres.

Le président: Il faudrait pour cela le consentement unanime des membres du comité.

Des voix: D'accord.

M. Angus: Monsieur le président, je propose l'ensemble des amendements relatifs à l'article 2, à l'article 4, à l'article 5, aux articles 6 à 8 inclusivement, ainsi qu'au paragraphe 25(1).

[Voir les *Procès verbaux*]

Je serai bref, monsieur le président. Nous avons entendu les arguments des pompiers, qui jugent nécessaire la création d'un répertoire central. Ma collègue, Joy Langan, a préparé un projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-344. Les pompiers veulent qu'il soit incorporé au projet de loi C-45. C'est ce que propose mon texte. Il ne reprend pas l'intégralité du projet de loi de M^{me} Langan puisqu'il y a des recoupements avec le projet de loi C-45. Dans d'autres cas, son texte n'allait pas aussi loin que le projet de loi C-45.

[Text]

The whole intent is that when an emergency response team arrives at a site, if they cannot see the triangular placard but they can identify the vehicle from a company or some kind of serial number or what have you, they would immediately be able to tap into a computerized, centralized registry to get an immediate printout of the contents of that piece of equipment—whether it is a truck or railcar or what have you—and would immediately then have an opportunity to determine the most appropriate steps to deal with that cargo in an accident situation. The wording of the motion is such that it would be a requirement that the companies must supply the information to the central registry.

• 0950

I know the government has some concerns about that, and I know we will hear from them, but I would like to encourage members to consider supporting this motion.

Mr. Comuzzi: How does the central registry interact with the responsibilities? I understand that those who are involved with producing and shipping dangerous goods today must keep a 24-hour, 7-day-a-week answering service. They must be able to respond with the best remedy to correct the injury to the person if called upon in an emergency.

I don't have any problem with the central registry, but before I make any application to it, I would want to know how it interacts with the present system that's in place. Perhaps someone in the room could explain how this legislation would interact with legislation already in place for notifying and calling any provincial authority in emergency situations.

Mr. Read: When there is an accident, the product first has to be identified. That is what the central registry would achieve for you. We also have our own method already in place with placards, documentation and sources of information which would do the same thing. The registry would identify the product for you.

The next step is information on the characteristics of the product. That has been covered in the response guide; in CANUTEC, which runs 24 hours a day; in response plans required to be held by industry; and, in particular, the 24-hour number you referred to. Once you have identified the dangerous goods, you go through the next step, which is the information. That is where the 24-hour number comes in.

The point they are making with the registry is they would like another method of identifying what is in a particular accident. That is what the registry is focusing on.

Mr. Comuzzi: Up to this time, we have had no central registry?

Mr. Read: We don't have a central registry. We have another system of identifying what's in the vehicle. If you want I can run through it very briefly.

Mr. Comuzzi: No, no. Have we considered what the additional expense would be with the central registry?

Mr. Read: Let me first back up and say this was also raised in the United States recently. They came to the conclusion they would authorize a study, and the contract has been awarded. They are spending roughly \$1 million to

[Translation]

De cette façon, lorsqu'une équipe d'intervention d'urgence arrive sur les lieux d'un accident, si elle ne parvient pas à voir la plaque triangulaire mais peut déterminer à quelle compagnie appartient le véhicule au moyen d'un numéro de série ou autrement, elle pourrait consulter sur le champ un répertoire central informatisé qui lui fournirait la liste des marchandises transportées et saurait dès lors quelles mesures prendre. Ma motion dit que les compagnies de transport doivent fournir l'information au répertoire central.

Je sais que le gouvernement a des réserves, que nous entendrons, mais j'incite néanmoins les membres du comité à appuyer la motion.

M. Comuzzi: Où se situerait ce répertoire central dans le système? Je sais que les entreprises qui produisent et transportent des marchandises dangereuses doivent assurer une permanence téléphonique. Elles doivent pouvoir conseiller le traitement à suivre en cas de blessures en situation d'urgence.

Je n'ai rien contre l'idée d'un répertoire central, mais avant de me prononcer, j'aimerais savoir où cela se situerait dans le système actuel. Quelqu'un pourrait-il m'expliquer le rapport entre cette loi et celles qui prévoient déjà l'intervention des autorités provinciales en cas d'urgence.

M. Read: Au moment d'un accident, la première chose à faire est de déterminer la nature du produit. C'est ce que permettrait de faire le répertoire central. Par ailleurs, nous avons déjà nos propres méthodes, à l'aide de plaques, de documents et d'autres sources de renseignements. Le répertoire servirait à déterminer la nature du produit.

Il faut ensuite connaître les caractéristiques du produit. Elles sont données par le guide d'intervention; par CANUTEC, dont la permanence fonctionne 24 heures par jour; par les plans d'intervention, dont l'industrie doit disposer; et, surtout, par la permanence téléphonique dont vous avez parlé. Après avoir déterminé la nature du produit donc, on obtient des renseignements complémentaires grâce à la permanence téléphonique.

Ceux qui préconisent la création d'un répertoire central voudraient qu'il y ait une autre méthode pour déterminer la nature des produits en cause lors d'un accident. C'est le but du répertoire.

M. Comuzzi: Jusqu'à présent, cela n'existe pas?

Mr. Read: Il n'y a pas de répertoire central. Nous avons une autre méthode pour déterminer le contenu d'un véhicule. Si vous le voulez, je peux vous la décrire brièvement.

M. Comuzzi: Non, non. Savons-nous ce qu'il coûterait?

Mr. Read: Laissez-moi revenir en arrière un instant. La question a été posée aux États-Unis récemment. Les Américains ont autorisé la réalisation d'une étude, et le marché vient d'être octroyé. Ils consacreront un million de

[Texte]

examine what a central registry could achieve for them. They had some very large numbers at the start and they were starting to scare them, so we cannot use their numbers at the moment. They were talking about around \$1 billion a year to maintain the operation.

We did our evaluation on the most economical system we could devise. It would be roughly \$300 million to set it up and around \$80 million to operate it annually. That's a lot of money, but what really concerned us was the second part of it. I refer to things called "page 1 safety" and "page 2 safety". A page 1 safety is something that prevents an accident, such as containers properly welded and things of that nature. A page 2 regulation deals with the effect after the accident, things like wearing a seat belt. Having a fire extinguisher nearby that is fully charged and has been checked and so on is page 2.

On the page 1 regulations, we normally get above 98% compliance fairly easily. People are less likely to see the direct benefit from page 2 regulations. Seat belt compliance is now about 87%, which is very good, but with most page 2 regulations, 70% is a pretty good figure to be getting.

With seat belts, whatever percentage you get is good, but on this registry concept, unless you get close to 100%, you can forget it. If you only have an 80% or a 40% accuracy and I was the one responding, I wouldn't want to trust the registry. Am I getting what he had in his last load rather than the current load? That is our biggest concern at the moment with this registry concept. It is not the cost, which would come second. Our first so-called pinch point would be that we just don't think we could get the compliance and accuracy needed to drive it. We already have a system in place that is very, very good.

• 0955

Mr. Comuzzi: Would the cost be covered by the user-pay philosophy?

Secondly, and thinking particularly of inter-highway transport, how would you respond without the United States being involved in a central registry system? What would be the effectiveness of such a system without a similar system being operative in the United States?

Mr. Read: In answer to the first question, the \$300 million would be borne directly by industry. We did not cost the computer or the telephone lines, and we would need roughly 700 dedicated lines into the registry to handle the volume involved. We didn't cost that part, so I don't know what the public cost would be.

As for the other point, it is true that we bring into Canada roughly 70% of our chemicals and they do come from the U.S. We do a lot of close work with the United States, and it's absolutely true that, if we have a system in one country and not the other, it causes a lot of trouble.

[Traduction]

dollars pour déterminer ce qu'un répertoire central pourrait leur apporter. Au début, de très gros chiffres ont été lancés, ce qui leur a fait peur—un milliard de dollars par année pour exploiter le système—mais ces chiffres ne sont pas fiables.

Nous avons fait notre propre évaluation du coût du système le plus économique possible et nous sommes arrivés à environ 300 millions de dollars pour sa mise en place et 80 millions de dollars de coût annuel d'exploitation. C'est beaucoup d'argent, mais ce qui nous inquiète surtout, c'est la deuxième phase. Il y a ce que j'appelle la «sécurité page 1» et la «sécurité page 2». À la page 1, se trouvent les mesures qui empêchent un accident d'arriver, comme des normes de soudure adéquates, etc. À la page 2, se trouvent des règlements qui portent sur les conséquences d'un accident, comme le port de la ceinture de sécurité ou le fait d'avoir un extincteur en bonne état de marche à proximité.

Pour les règlements de la page 1, il est habituellement assez facile d'obtenir un taux d'observation supérieur à 98 p. 100. Pour les règlements de la page 2, des avantages directs sont moins faciles à voir. Le taux d'observation pour le port de la ceinture de sécurité est aujourd'hui d'environ 87 p. 100, ce qui est très bien, mais pour la plupart des règlements de la page 2, on a de la chance d'atteindre 70 p. 100.

Pour la ceinture de sécurité, quel que soit le pourcentage atteint, c'est un progrès, mais dans le cas du répertoire, à moins d'atteindre près de 100 p. 100, ça ne vaut pas la peine. Si le taux de fiabilité n'était que de 80 ou 40 p. 100 et si c'est moi qui devais intervenir, je ne ferais pas confiance au répertoire. L'information qu'on me donne porte-t-elle sur le dernier chargement ou sur le précédent? C'est ce qui nous préoccupe le plus à l'heure actuelle au sujet de cette idée. Ce n'est pas son coût; cette question viendrait au deuxième rang. Le premier problème, c'est que nous ne sommes pas convaincus qu'on obtiendra le degré d'observation et de fiabilité nécessaire. Nous avons déjà un système qui est de très haute qualité.

• 0955

M. Comuzzi: Le système de paiement par l'usager serait-il appliquée?

Deuxièmement, au niveau du transport routier, comment un répertoire ou un fichier central pourrait-il fonctionner sans un système semblable aux États-Unis? Toute son efficacité ne risquerait-elle pas d'en être grandement diminuée?

M. Read: Pour ce qui est de la première question, les 300 millions de dollars seraient assumés directement par l'industrie. Nous n'avons pas établi le coût des services informatiques ou des lignes téléphoniques; nous aurions besoin d'environ 700 lignes réservées à cet usage pour traiter le volume d'information nécessaire. Nous ne sommes donc pas en mesure de dire quel coût serait défrayé par le public.

Pour ce qui est de l'autre point, il est vrai que nous importons environ 70 p. 100 de nos produits chimiques au Canada et qu'ils viennent en grande partie des États-Unis. Notre activité est liée à celle des États-Unis, de sorte que nous pourrions effectivement avoir des problèmes si seulement un des deux pays se dotait d'un fichier central.

[Text]

On something we don't even totally support, we would certainly not want to go ahead with an initiative that was not in step with what the Americans were doing.

Mr. Comuzzi: What you've said is that the Americans aren't going to proceed—

Mr. Read: The Americans are studying it. Their report is due in November. I can't prejudge their study, but at the conclusion of that they would then make their decision as to whether or not they want to go forward with this.

To bind us to go forward at this time might not be the best thing to do. Perhaps allowing us to have a registry should we so wish, at some time in the future, may be a more appropriate move.

Amendment negatived

The Chairman: Now, amendment G-2.

Mr. Angus: Mr. Chairman, technically speaking, the single page amendment of mine on financial responsibility would be the next one, at least alphabetically.

I move that clause 2 of Bill C-45 be amended, immediately following line 20 on page 1, by adding the following, as in amendment G-2.

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Chairman, when I held a round table discussion with officials in and around Thunder Bay a couple of weeks ago, the question was raised with me as to the position of a fire department or a police department or an ambulance service whose personnel have responded to a hazardous goods accident and who have subsequently been injured during the course of the containment of that accident, or the rescuing of persons involved or what have you, and have either been injured or have come into contact with and have become ill because of the chemical fumes and what have you.

Currently, it's up to their workers' compensation board to deal with them and/or any private insurance. The feeling of the deputy fire chief, Joe Kaplanis, was that there should be some way in which the onus could be placed on the transporter or the carrier to deal with the costs of that.

Even though we don't deal with workers' compensation I'm sure we all get calls to our offices, both from the individuals and from the employers. We all know that the level of payment by the employer is based on the accident rate of the industry, and obviously, because of the nature of fire-fighting and of police work, I would assume their accident rates are already high.

If we could shift the financial responsibility from the fire department for looking after an injured fire-fighter, or even a fire-fighter who has been killed in the course of duty as part of a response to a hazardous goods accident, I think we'd be assisting them financially. Put the onus where it belongs—if someone has shipped hazardous goods in an unsafe manner and without having to go through litigation, because I think that is obviously always an option but is expensive, if we can actually define financial responsibility in this case to include that, I think we would be helping a lot of our municipal colleagues.

[Translation]

Nous n'adopterions donc pas une mesure que nous n'appuyons qu'à moitié et qui ne correspond pas à l'orientation suivie par les États-Unis.

M. Comuzzi: Vous voulez dire que les Américains ont décidé de ne pas considérer cette option...

M. Read: Les Américains l'étudient. Leur rapport doit être présenté en novembre. Je ne veux rien avouer pour le moment, mais je suppose qu'ils décideront s'ils doivent adopter ce système ou non à la fin de leur étude.

Nous serions malavisés, en ce qui nous concerne, de décider maintenant. Nous aurions avantage à nous réserver cette option et à attendre.

L'amendement est rejeté

Le président: Nous en sommes maintenant à l'amendement G-2.

M. Angus: Monsieur le président, strictement sur le plan technique, mon amendement d'une page sur la responsabilité financière devrait être le suivant.

Je propose que l'article 2 du projet de loi C-45 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 9, page 3, de ce qui est indiqué à l'amendement G-2.

[Voir les *Procès-verbaux*]

Lors d'une table ronde réunissant des représentants de la région de Thunder Bay il y a quelques semaines, il a été question de la position d'un service d'incendie, d'un service de police ou d'un service ambulancier, dont les employés seraient intervenus à la suite d'un accident impliquant des marchandises dangereuses et auraient été blessés en cherchant par exemple à limiter les dégâts ou à sauver les victimes, ou auraient été en contact avec des gaz ou quoi que soit d'autre.

Actuellement, leur cas relève de la Commission des accidents du travail ou des sociétés d'assurances privées. Selon le chef adjoint du service d'incendie, Joe Kaplanis, il devrait y avoir une façon d'en faire assumer la responsabilité par le transporteur.

Nous n'avons pas compétence en matière de réparation concernant les accidents du travail, mais nous recevons tous à nos bureaux des appels d'employés aussi bien que d'employeurs. Nous savons tous que la cotisation des employeurs est établie selon le taux des accidents dans le secteur d'activité en cause; dans les domaines de la lutte contre les incendies et du travail policier, le taux des accidents est déjà très élevé.

Nous pourrions soulager quelque peu sur le plan financier les services d'incendie dont les employés auraient été tués ou blessés dans l'exercice de leurs fonctions à la suite d'un accident impliquant des marchandises dangereuses. Que chacun assume sa responsabilité—si quelqu'un a expédié des marchandises dangereuses d'une façon risquée et sans qu'il y ait poursuites, car c'est une option, qui peut cependant se révéler très onéreuse, qu'il assume la responsabilité financière qui lui revient dans ce cas précis. Si nous parvenons à définir «responsabilité financière» de façon appropriée et à l'inclure dans le projet de loi, nous rendrons un grand service à nos collègues de l'échelon municipal.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

The Chairman: Are there any further comments?

Mr. Angus: I wonder, Mr. Chairman, if the officials have any response.

Mr. Read: We have something a bit similar to this currently in the act that relates to section 32 and provides what we were calling these innovative penalties. It is linked to an accident that occurs in which there is some non-compliance. If there is a conviction on indictment, there is then the ability for a court order to award up to \$1 million of compensation.

The amendment put forward does bother me in that it is dealing with provincial events, with the Workers' Compensation Board, and with compensation to fire-fighters who are municipally paid and provincially funded. Without having a lot of time to think about it, I feel very uncomfortable with the apparent intrusion or indemnification of a provincial program by a federal activity.

Mr. Comuzzi: That was my question. It seems we are transversing back and forth between the provincial and the federal jurisdictions in this matter.

Secondly, and I wonder if our colleague from the Attorney General's department would comment, doesn't this almost branch us into tort law in establishing liability?

Mr. Hill: As my client has indicated, it is a broad brush. I am not going to give you a legal opinion here on Tony's specificity. What we are looking at here is a funding of provincial activity through the back door. I note my client's comment on financial responsibility is already present in the act as a concept, and there is a lot of flexibility in the act dealing with events after there has been a court action arising out of a prosecution allowing a great deal of flexibility. I think the question of financial responsibility is already inherent in the act. Beyond that, I can't really give you much more to go on.

Mr. Comuzzi: Any time there is a spill it is going to end up in court if there is injury or liability. That is where it is decided.

Mr. Read: Yes, it is quite likely that if there is damage to a third party, the third party can certainly go to court and sue, without any question. In not all spills do people go to court. We do have spills quite often.

As for the section we come to later requiring emergency and response plans, most of these sections are in the present act, and we are fine-tuning some of them. We have that program now in place in Canada, and industry is responding extremely well. We find that when we have accidents, when industry puts their plan into place, they do all the work in the clean-up, and not very many do go to court.

As I told some committee members last time, off the committee record, we have in Canada roughly once every two weeks a dangerous goods accident with an evacuation of some—not to a major extent each time—and very few of these end up in courts because industry has exercised their response plan and cleaned up.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

M. Angus: Les hauts fonctionnaires ont peut-être quelque chose à dire, monsieur le président.

M. Read: Nous adoptons déjà un peu cette ligne de conduite dans la loi relativement à l'article 32, en faisant preuve d'imagination dans l'établissement des peines. Lorsqu'il y a infraction et déclaration de culpabilité par suite d'une procédure par voie d'acte d'accusation, le tribunal peut ordonner un dédommagement pouvant atteindre un million de dollars.

L'amendement proposé présente quelques difficultés, en ce sens qu'il traite d'affaires provinciales, de la Commission des accidents du travail et du dédommagement des pompiers, qui sont payés par les municipalités avec l'aide des provinces. A première vue, il semble y avoir ingérence ou intervention du gouvernement fédéral dans un programme provincial.

M. Comuzzi: J'allais justement le souligner. Nous semblons passer d'une compétence à l'autre dans le cadre de cet amendement.

Deuxièmement, et notre collègue du ministère du Solliciteur général peut peut-être en parler, ne nous engageons-nous pas dans le droit de la responsabilité délictueuse.

M. Hill: Comme mon client l'a indiqué, c'est un amendement qui va très loin. Je ne donnerai pas d'opinion juridique en réponse à la question précise de Tony. Je dirai simplement que nous semblons ici financer directement une activité provinciale. Mon client a fait remarquer à juste titre que le concept de la responsabilité financière est déjà inclus dans la loi. Un grand nombre de mesures sont possibles en cas de poursuites par voie de mise en accusation. Pour le reste, je ne peux pas vous aider beaucoup.

M. Comuzzi: Chaque fois qu'il y aura un déversement accidentel qui causera des blessures ou entraînera une responsabilité civile, l'affaire ira devant les tribunaux. La décision sera prise à ce niveau.

M. Read: Si une tierce partie subit des dommages, elle peut certainement entamer des poursuites. Cependant, il y a de nombreux déversements accidentels, et ils ne font pas tous l'objet de poursuites.

En ce qui concerne l'article qui vient plus tard sur les plans d'intervention d'urgence, les dispositions en cause se trouvent déjà dans la loi; nous ne faisons que les préciser. Le programme existe déjà au Canada et l'industrie y réagit très bien. Lorsque l'industrie met en oeuvre ses plans d'intervention à la suite d'accidents, son travail de dépollution est très efficace. Il n'y a pas beaucoup d'accidents qui font l'objet de poursuites.

Comme je l'ai dit à certains membres du comité de façon officieuse la dernière fois, il y a au Canada un accident impliquant des marchandises dangereuses à peu près toutes les deux semaines, un accident nécessitant une évacuation quelconque—ce n'est pas toujours sur une grande échelle—and très peu d'affaires vont devant les tribunaux. L'industrie applique son plan d'intervention et effectue la dépollution.

[Text]

Mr. Angus: One brief comment, Mr. Chairman...another item on that motion I forgot to deal with—we are not talking about imposing something on the provincial jurisdiction that isn't already there. We are talking about relieving them of the financial obligations they would normally have in the event of a worker being injured on the job.

• 1005

Having said that, I wanted to point out that the motion deals with more than just workers' compensation to pay for any costs awarded under clauses 20, 31 or 34. Basically what I am saying is that the public liability the carrier must have should be sufficient to pay for any damages required by the courts. As I understand it, the public liability that is the requirement of this act is either \$1 million or \$2 million. I would suggest that this wouldn't even touch the clean-up. It may be separated between liability and financial solvency, which means you look at the assets of the company doing either the shipping or the carrying. However, I think if we are going to ensure that this bill is workable and will actually be able to do what we want it to, then the kind of liability coverage a carrier or the shipper must have has to be sufficient to deal with the worst-case scenario.

Amendment negated

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Mr. Chairman, I move that clause 2 of Bill C-45 be amended as stated in amendment G-1.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Mr. Angus: I move that clause 2 of Bill C-45 be amended as stated in amendment NDP-1. It's dealing with the shipping records.

[See *Minutes of Proceedings*]

By way of information, Mr. Chairman, the last line of that amendment says that it includes electronic records of information. As I understand it this is a facilitating amendment that will make it possible for the department or the ministry to implement some form of either centralized reporting, or at least access to computer-based information so that this information can be more readily available to CANUTEC or to the individual responders and so on.

The Chairman: Would officials care to comment on this? Mr. Richardson wants to use his priority status.

Mr. Richardson: I don't mean to be sarcastic about this, Mr. Chairman, but we could probably get through this a lot more quickly if we don't take time out with every clause to have a lengthy explanation.

The Chairman: Would you like to give a further explanation?

Mr. Richardson: I don't think it's required. We're prepared to accept the amendment.

The Chairman: Just like that.

Mr. Richardson: Yes, unless you would like to drag it out for half an hour. I leave it to the committee. You wouldn't go to the officials each time for a lengthy explanation. If you would like, Mr. Chairman, some of us have other things to do.

[Translation]

M. Angus: Une brève observation, monsieur le président... j'ai oublié de le mentionner plus tôt—nous ne parlons pas d'imposer une nouvelle charge aux provinces. Au contraire, nous diminuons les obligations financières qu'elles assument normalement en cas d'accident du travail.

Par ailleurs, la motion ne limite pas la responsabilité du transporteur à la seule réparation en matière d'accidents du travail; elle inclut le recouvrement des coûts prévus aux articles 20, 31 ou 34. Essentiellement, la responsabilité civile du transporteur doit englober tous les dommages fixés par les tribunaux. Si je comprends bien, la responsabilité civile prévue dans la loi est de un million ou de deux millions de dollars. Ce ne serait même pas suffisant pour la dépollution. Il faudrait peut-être examiner la responsabilité et la solvabilité, c'est-à-dire les actifs de la société qui expédie ou qui transporte. Si nous voulons que le projet de loi soit réaliste et efficace, nous devons faire en sorte que le transporteur ou l'expéditeur ait les moyens de faire face à sa responsabilité dans les pires circonstances envisageables.

L'amendement est rejeté

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Monsieur le président, je propose que l'article 2 du projet de loi C-45 soit modifié de la façon indiquée à l'amendement G-1.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

M. Angus: Je propose que l'article 2 du projet de loi C-45 soit modifié de la façon indiquée à l'amendement NPD-1. L'amendement vise les documents d'expédition.

[Voir les *Procès-verbaux*]

La dernière ligne de cet amendement, monsieur le président, précise que sont incluses les informations conservées par moyen électronique. L'amendement permet au ministère de centraliser le système ou du moins de donner accès aux données informatiques de façon à mettre ces données à la disposition de CANUTEC et d'autres intervenants.

Le président: Les hauts fonctionnaires ont-ils quelque chose à dire à ce sujet? M. Richardson désire faire valoir son privilège.

M. Richardson: Je ne veux pas me montrer sarcastique, monsieur le président, mais il me semble que le processus pourrait se passer d'une longue explication à chaque article.

Le président: Voulez-vous en donner une?

M. Richardson: Je ne crois pas qu'elle soit nécessaire. Nous sommes prêts à accepter l'amendement.

Le président: Aussi rapidement.

M. Richardson: À moins que vous ne vouliez y consacrer une demi-heure. Si le comité est d'accord, les hauts fonctionnaires n'ont pas à être consultés à chaque occasion. Certains d'entre nous ont d'autres obligations, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: We all do, Mr. Richardson.

Mr. Richardson: Let's get on with it.

The Chairman: In the committees I have been involved in, if you're going to put amendments then you are at least entitled to make a comment on them.

Mr. Richardson: Who is?

The Chairman: Those who put them.

Mr. Richardson: This is a government amendment.

The Chairman: I read it as NDP-1.

Mr. Richardson: What about the first two?

The Chairman: I asked if anyone would like to comment.

Mr. Angus: There you go.

Mr. Wilson: Perhaps we would do well to heed the wise words of Mr. Angus who moved the amendment. It's eminently reasonable.

Amendment agreed to

Mr. White (Dauphin—Swan River): I move that clause 2 of Bill C-45 be amended as stated in amendment G-3.

[See Minutes of Proceedings]

Amendment agreed to

Clause 2 as amended agreed to

On clause 3—*Binding on Her Majesty*

Mr. Wilbee (Delta): I move that the English version of clause 3 of Bill C-45 be amended as stated in amendment G-4.

[See Minutes of Proceedings]

• 1010

Amendment agreed to

The Chairman: Now, amendment G-6.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, as you know, my colleague and I have not attended these sessions before. It is not that I have any problems with speeding up the process, but as you mention each clause, will you just give us an opportunity to look at it before it's approved?

The Chairman: No problem.

Mr. Richardson: If you have any questions—

Mr. Comuzzi: No, I'd just like to know what we're doing.

The Chairman: You should be aware that most, if not all, of these amendments were circulated.

Mr. Comuzzi: This is the first I've seen of them.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps I can also help Mr. Comuzzi. Between the time of tabling, or first reading, and the commencement of the second reading debate, the department circulated the bill throughout all the bodies they

[Traduction]

Le président: C'est notre cas à tous, monsieur Richardson.

M. Richardson: Poursuivons, si vous voulez bien.

Le président: Dans les comités où j'ai travaillé, lorsqu'on prenait la peine de présenter un amendement, on avait au moins le droit de dire quelques mots en guise d'explications.

M. Richardson: Vous parlez de qui?

Le président: De la personne qui présente l'amendement.

M. Richardson: C'est un amendement du gouvernement.

Le président: Il est désigné comme l'amendement NPD-1.

M. Richardson: Et les deux premiers?

Le président: J'ai demandé si quelqu'un avait quelque chose à dire.

M. Angus: Vous avez votre réponse.

M. Wilson: Nous aurions avantage à nous ranger de l'avis de M. Angus qui a proposé l'amendement. Il est des plus raisonnables.

L'amendement est adopté

M. White (Dauphin—Swan River): Je propose que l'article 2 du projet de loi C-45 soit modifié de la façon indiquée à l'amendement G-3.

[Voir les Procès-verbaux]

L'amendement est adopté

L'article 2 modifié est adopté

Article 3—Obligation de Sa Majesté

M. Wilbee (Delta): Je propose que la version anglaise de l'article 3 du projet de loi C-45 soit modifiée de la façon indiquée à l'amendement G-4.

[Voir les Procès-verbaux]

L'amendement est adopté

Le président: Nous en sommes maintenant à l'amendement G-6.

M. Comuzzi: Mon collègue et moi, comme vous le savez, monsieur le président, n'étions pas présents aux réunions précédentes. Je ne veux pas retarder le processus, mais je vous demanderais, lorsque vous annoncez chaque article, de bien vouloir nous donner l'occasion de l'examiner un peu.

Le président: Certainement.

M. Richardson: Si vous avez des questions...

M. Comuzzi: Non, je veux simplement savoir ce que je fais.

Le président: Je vous signale que la plupart de ces amendements, sinon tous, ont été distribués à l'avance.

M. Comuzzi: C'est la première fois que je les vois.

M. Angus: Je peux peut-être vous aider à mon tour, monsieur Comuzzi. Entre le dépôt ou la première lecture du projet de loi et le début du débat en deuxième lecture, le ministère a fait circuler le projet de loi parmi tous les

[Text]

had been consulting with, and these amendments came back as a result of that consultation. I've gone through them and so have others, and we find them quite acceptable. In fact, we're quite pleased with them.

The Chairman: Amendment G-6 is moved by Mr. White.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 3 as amended agreed to

The Chairman: Now there's a new government amendment, G-7, which I guess is inserted between clauses 3 and 4.

Mr. Angus: Can we have an explanation of this one, Mr. Chairman?

The Chairman: First let's get somebody to move it. Mr. Wilbee.

Mr. Wilbee: So moved.

Mr. Read: In the last act there was such a provision. This time around we did not put it in the bill because we thought quite plainly we could enter into agreements with the provinces without having it in the proposed act. When we met with the provinces, which we've done at least four times now, and also with each province individually, several of them expressed the wish to see this in the bill. We've said it will not in any way harm us to put it in the bill or to keep it out. They were quite insistent that it really should be there, that it would be much nicer. So we acquiesced and said we would put it in the bill.

Amendment agreed to

Clause 4 agreed to

On clause 5—*Misleading safety marks*

The Chairman: I believe there's an amendment, number G-8, moved by Mr. White.

Amendment agreed to

Clause 5 as amended agreed to

On clause 6—*Plans and summaries*

The Chairman: I believe there's an amendment here, G-9, moved by Mr. Wilbee.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have a series of questions on clause 6 I'd like either the parliamentary secretary or the officials to respond to. They are the same as the ones I put in the letter to the minister that was circulated to committee last time. They deal with the emergency response plan.

The first part was that any emergency response plan must include an indication that any and all local emergency response agencies have been consulted in the preparation and have agreed to it. The emergency response plan must also include a training component, paid for by the applicant.

There is the question of the lapsing of insurance: after the plan has been submitted and the liability has been submitted to the government, then the guy decides to go and cancel it and he's running without it. I wonder what kind of mechanism is in place with that.

[Translation]

intéressés; les amendements sont le résultat de cette consultation. Après les avoir examinés, nous les trouvons parfaitement acceptables. Nous en sommes très satisfaits.

Le président: L'amendement G-6 est proposé par M. White.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 3 modifié est adopté

Le président: Il y a un autre amendement du gouvernement, le G-7, qui s'insère entre l'article 3 et l'article 4.

M. Angus: Pouvons-nous avoir une explication à ce sujet, monsieur le président?

Le président: Quelqu'un doit d'abord le proposer. Monsieur Wilbee.

M. Wilbee: Je le propose.

M. Read: Il y avait une disposition semblable dans la dernière loi. Nous l'avions exclue cette fois-ci, parce que nous pensions pouvoir en arriver à des ententes avec les provinces de toute façon. Lorsque nous avons rencontré les représentants des provinces—nous l'avons fait au moins quatre fois, et province par province—plusieurs nous ont dit souhaiter la réintégration de la disposition dans le projet de loi. Nous n'avions pas d'opinion arrêtée sur le sujet. De leur côté, les représentants provinciaux y tenaient. Nous avons donc acquiescé à leur demande.

L'amendement est adopté

L'article 4 est adopté

Article 5—*Interdictions*

Le président: Il y a un amendement, le G-8, et il est proposé par M. White.

L'amendement est adopté

L'article 5 modifié est adopté

Article 6—*Plan d'intervention et demande d'agrément*

Le président: M. Wilbee propose l'amendement G-9.

Mr. Angus: Monsieur le président, j'ai une série de questions au sujet de l'article 6. Je demanderais au secrétaire parlementaire ou aux fonctionnaires de bien vouloir y répondre. Ce sont les mêmes que dans la lettre au ministre que j'ai fait circuler parmi les membres du comité la dernière fois. Elles concernent le plan d'intervention d'urgence.

Premièrement, le plan d'intervention d'urgence devait indiquer que tous les organismes locaux d'intervention avaient été consultés au préalable et avaient donné leur aval. Le plan d'intervention d'urgence devait également inclure un programme de formation payé par le requérant.

Il y avait également la question de l'assurance qui cessait d'être en vigueur: une fois le plan présenté au gouvernement et la responsabilité reconnue, le requérant pouvait décider d'annuler son assurance. Je voulais savoir quel mécanisme est établi pour éviter ce genre de situation.

[Texte]

There is also the question about third-party contract transporters, owner-operators, and whether there are sufficient controls in the act to ensure that the contract was bound by the other provisions.

If I could get some response to those questions, it would be very helpful.

The Chairman: Mr. Richardson, did you want to respond this time or did you want the officials to do it?

Mr. Richardson: It seems pretty technical and detailed, so I'll let the officials have the first run at this one. If they run into trouble, then I'll help them out.

Mr. Read: I can take these in order from your letter. These are paragraphs 6.(4)(a), (b) and (c), I believe.

With respect to emergency response plans, as I said, this exists under our present legislation. Whenever there will be any interaction with a local fire department, we now require, when appropriate—and “when appropriate” makes sense in small plans and in large plans as well—that when we approve these plans, evidence is shown that they have consulted with the local fire departments.

Mr. Angus: And that the fire departments are satisfied with the plan?

Mr. Read: Yes. To give you two examples of that, last year we went through a special permit for rail in which we visited over 100 sites and would approve only if the local fire department agreed. We recently issued a permit to another company to do something, only on condition that they train the local fire department, which they did, and the local fire department was content.

Mr. Angus: Excellent.

Mr. Read: So we're quite conscious of what you propose. We already do it.

Mr. Angus: Good.

Mr. Read: On the second point, the training component paid for by the applicant, we like that idea but that again is an interaction with provincial events. I don't think we can get involved with training on a local level. We provide a lot of training material. We provide the book. We do as much as we think we can do constitutionally without interfering with provincial training events.

Mr. Angus: If through the legislation on transportation of hazardous goods a fund was created, then I'm sure no provincial or territorial jurisdiction would object to money being allocated to local fire departments to help them train for hazardous goods response.

Mr. Read: I might add one thing here to enlarge the scope. We have a uniform national program in Canada, but we also have 11 pieces of legislation. Each province has its own dangerous goods legislation and adopts the federal

• 1015

[Traduction]

Il y a aussi la question des transporteurs en vertu de contrats de sous-traitance, des propriétaires-exploitants, et la question de savoir si les contrôles prévus dans la loi sont suffisants pour garantir que le contrat respecte également les autres dispositions.

J'aimerais obtenir des réponses à ces questions.

Le président: Monsieur Richardson, voulez-vous y répondre ou préférez-vous que les fonctionnaires s'en chargent?

M. Richardson: Il s'agit de points plutôt techniques et détaillés, je laisserai donc les fonctionnaires y répondre. S'ils ont des difficultés, je les aiderai.

M. Read: Je traiterai ces points dans l'ordre dans lequel ils sont mentionnés dans votre lettre. Il s'agit des alinéas 6(4)a), b) et c), je crois.

Comme je l'ai dit, les dispositions sur les plans d'intervention d'urgence existent déjà dans la loi actuelle. Dans les cas où il y aurait interaction avec un service des incendies local, on exige maintenant, pour que ces plans soient approuvés, des preuves que les services d'incendie locaux ont été consultés, et ce, quelle que soit l'importance ou la portée de ces plans.

M. Angus: Exigez-vous également que les services des incendies soient satisfaits du plan?

M. Read: Oui. Permettez-moi de vous donner deux exemples. L'an passé, nous avons délivré un permis spécial de transport ferroviaire, pour lequel nous avons visité plus de 100 emplacements. Nous n'avons approuvé que les emplacements pour lesquels le service des incendies local était d'accord. Nous avons récemment délivré un permis à une autre société, à la seule condition que celle-ci donne des cours de formation au service des incendies local. Cela a été fait, et le service des incendies local a été satisfait.

M. Angus: Excellent.

M. Read: Nous sommes donc très conscients de ce que vous proposez. Nous le faisons déjà.

M. Angus: C'est bien.

M. Read: Pour ce qui est du second point, c'est-à-dire le paiement des cours de formation par le requérant, cette idée nous plaît, mais il s'agit là aussi d'une intervention dans des domaines de compétence provinciale. Je ne crois pas que nous puissions nous engager à donner des cours de formation au niveau local. Nous fournissons beaucoup de documents de formation. Nous fournissons le manuel. Nous faisons, je crois, tout ce que nous permet la Constitution, tout en évitant les ingérences dans les programmes provinciaux de formation.

M. Angus: Si un fonds était créé dans le cadre de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, je suis certain que ni les provinces ni les territoires ne s'opposeraient à ce qu'on donne de l'argent aux services des incendies locaux pour les aider à recevoir une formation en matière de marchandises dangereuses.

M. Read: J'aimerais ajouter quelque chose pour élargir la portée. Il y a au Canada un programme national uniforme, mais il y a également onze lois différentes. Chaque province possède sa propre loi en matière de transport des

[Text]

regulations by reference. We have the scientific knowledge and the experts and we go to the international meetings. We work with the United States to make sure we have a consistent program in harmony internationally that doesn't affect trade. We establish the federal regulations; each province then picks them up exactly as they are. So that gives us our national program.

When there is something uniquely provincial, there is no need for us to act because they have their own provincial legislation. If a province would like to do this kind of event for something within their purview, training of fire departments, then they could impose their own should they so wish.

Mr. Angus: Okay. And the insurance?

Mr. Read: On the possibility of allowing spill insurance to lapse and items of that nature, yes, we recognize that certainly could happen. That is why, when we set up the program and give certain powers to inspectors, there is the power to inspect elements of an emergency response plan. We changed the act this time around to allow us to go places where there would be elements of the emergency response plan, such as equipment they said they have. We could not do that under the old act. We would ensure that these plans remain current by continuing and monitoring the inspection program.

Mr. Angus: Wouldn't it be as easy, if not easier, to make it a requirement that when the insurance company has issued insurance that is required by federal law, if that insurance lapses or is cancelled, a standard notification be sent to you so you can send the inspectors in?

Mr. Read: We considered that and set it aside for two reasons. The first reason was that we ask for proof of financial responsibility, which we will allow in forms other than insurance. We'll allow a performance bond, for example. We will allow several different forms. We automatically exclude government departments because we expect they are backed up in any case. So we're not requiring one form. If we then had to list the forms that would be acceptable and what should happen in the event these were not matched, we would have too many words to deal with.

The second part is we thought this would be unwieldy. We have the same situation now: trucks that run within provinces have a requirement for insurance. They deal with it in the same way as we deal with it for our automobiles. They have an insurance card, and when they're inspected, if their card is valid, they're valid. If not, then they're caught. But we don't require insurance companies to inform anybody if my car insurance lapses.

[Translation]

marchandises dangereuses et elle adopte les règlements fédéraux par renvoi. Nous possérons les connaissances scientifiques, nous avons des experts et nous participons aux rencontres internationales. Nous collaborons avec les États-Unis pour nous assurer que notre programme est en harmonie avec ceux des autres pays et qu'il ne nuit pas au commerce. Nous établissons les règlements fédéraux, et chaque province les adopte ensuite tels quels. C'est ainsi qu'est constitué notre programme national.

Lorsque quelque chose ne relève que des provinces, nous n'avons pas besoin de prendre de mesure puisque chaque province a déjà sa propre loi. Si une province décide de mettre en œuvre un programme relevant de sa compétence, par exemple la formation des services d'incendie, elle peut imposer ses propres règlements si elle le désire.

M. Angus: D'accord. Qu'en est-il de l'assurance?

M. Read: Pour ce qui est de l'expiration des assurances en cas de déversement et d'autres choses de ce genre, nous reconnaissons que c'est possible. C'est pourquoi, lorsqu'on établit un programme et qu'on donne certains pouvoirs aux inspecteurs, on leur donne, entre autres, le pouvoir d'inspecter les éléments des plans d'intervention d'urgence. Cette fois-ci, nous avons modifié la loi de façon à permettre aux inspecteurs de se rendre là où se trouvent les éléments des plans d'intervention d'urgence, par exemple l'équipement que la personne prétend posséder. Aux termes de l'ancienne loi, ce n'était pas possible. On pourra s'assurer que ces plans sont à jour au moyen d'un programme d'inspection et de surveillance constantes.

M. Angus: Ne serait-il pas plus facile d'exiger que la compagnie d'assurances qui a délivré la police nécessaire aux termes de la loi fédérale vous envoie un avis normalisé en cas d'expiration ou d'annulation de cette police, de façon à ce que vous puissiez faire une inspection?

M. Read: Nous avons étudié cette question et nous l'avons rejettée pour deux raisons. La première, c'est que nous demandons une preuve de responsabilité financière, responsabilité qui peut être sous une autre forme qu'une assurance. Il peut s'agir, par exemple, d'une garantie de bonne exécution. Nous permettons que cette responsabilité puisse se présenter sous différentes formes. Les ministères sont automatiquement exclus puisqu'ils font de toute façon l'objet d'une garantie. La responsabilité financière peut donc se présenter sous différentes formes. S'il nous fallait faire la liste de toutes les formes qui seraient acceptables et des conséquences en cas de disparition de cette responsabilité financière, cela serait beaucoup trop long.

Deuxièmement, nous avons estimé que cela serait difficile à appliquer. Il existe des cas semblables à l'heure actuelle: les camions qui font du transport dans les provinces doivent être assurés. Leur cas est traité de la même façon que celui de nos automobiles. Il y a une carte d'assurance pour chaque camion et, lorsqu'il y a une inspection, cette carte doit être valide. Sinon, des sanctions sont prises. Cependant, il n'est pas nécessaire que ma compagnie d'assurances informe qui que ce soit si l'assurance de ma voiture expire.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

Mr. Angus: Do you have the power within regulations, though, if you decide down the road that this is an appropriate tool? Can you do it without requiring any changes to legislation?

Mr. Read: Yes, we could. When we require the proof of financial responsibility we could impose this, in a curious way, if we so wished.

Mr. Angus: Okay. And there is the final point about third-party contract transporters.

Mr. Read: The program begins with the shipper who knows he has a dangerous good. The shipper is the one who has the most knowledge of the dangerous good. The emergency response plan is the responsibility of the shipper, not of the carrier.

Amendment agreed to

Clause 6 as amended agreed to

Clause 7 agreed to

On clause 8—*Supply records*

Mr. Wilson: I move amendment G-10.

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Richardson: The wording, Mr. Chairman, is just to make it consistent with the rest. The word “considers” should be changed to “believes on reasonable grounds”, similar to the rest of the bill.

Amendment agreed to

Clause 8 as amended agreed to

Clause 9 agreed to

On clause 10—*Certificate of inspection*

The Chairman: I believe there's an amendment, G-11.

Mr. Wilbee: So moved.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 10 as amended agreed to

Clauses 11 to 13 inclusive agreed to

On clause 14—*Powers of inspectors*

Mr. Angus: I move that clause 14 of Bill C-45 be amended—it's written out in front of you in amendment NDP-2.

[See *Minutes of Proceedings*]

This is similar in context to the previous amendment of mine that was supported by the government. In fact, they provided me with the wording, which I really appreciate. This again opens up the door for electronic tracking.

Amendment agreed to

Clause 14 as amended agreed to

[Traduction]

M. Angus: Est-ce que cela vous est possible aux termes des règlements, si vous décidez que, en fin de compte, il s'agit d'un bon outil? Pourriez-vous le faire sans modifier la loi?

M. Read: Oui. Si nous le désirions, nous pourrions l'imposer lorsque nous demandons la preuve de responsabilité financière.

M. Angus: D'accord. Il y a le dernier point sur les transporteurs en vertu de contrats de sous-traitance.

M. Read: Ce programme s'applique en tout premier lieu aux expéditeurs qui savent que leur marchandise est dangereuse. C'est l'expéditeur qui possède le plus de connaissances sur la marchandise dangereuse. C'est donc lui, et non le transporteur, qui est responsable du plan d'intervention.

L'amendement est adopté

L'article 6 modifié est adopté

L'article 7 est adopté

Article 8—*Registre des clients*

M. Wilson: Je propose l'amendement G-10.

[Voir les *Procès-verbaux*]

M. Richardson: Monsieur le président, il s'agit d'aligner le libellé de cet article sur celui des autres dispositions. On veut remplacer «juge» par «a des motifs raisonnables de croire», comme c'est le cas dans le reste du projet de loi.

L'amendement adopté

L'article 8 modifié est adopté

L'article 9 est adopté

Article 10—*Attestation*

Le président: Je crois qu'il y a un amendement à cet article, l'amendement G-11.

M. Wilbee: Je propose cet amendement.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 10 modifié est adopté

Les articles 11, 12 et 13 sont adoptés

Article 14—*Pouvoirs de l'inspecteur*

M. Angus: Je propose que l'article 14 du projet de loi C-45 soit modifié—it s'agit de l'amendement NPD-2 que vous avez sous les yeux.

[Voir les *Procès-verbaux*]

Cet amendement est foncièrement semblable à celui que j'ai présenté précédemment et qui a reçu l'appui du gouvernement. En fait, c'est le gouvernement qui m'a fourni le libellé, ce dont je lui suis vraiment reconnaissant. Là encore, il s'agit de permettre la surveillance électronique.

L'amendement est adopté

L'article 14 modifié est adopté

[Text]

On clause 15—*Warrant required to enter dwelling-place*

Mr. White: I move amendment G-12.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 15 as amended agreed to

On clause 16—*Remedying non-compliance*

The Chairman: We have amendment G-13.

Mr. Wilson: So moved.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 16 as amended agreed to

On clause 17—*Duty to report*

The Chairman: The amendment is G-14.

Mr. White: So moved.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 17 as amended agreed to

On clause 18—*Grounds for intervention*

The Chairman: Amendment G-15.

Mr. Wilbee: So moved.

Amendment agreed to

Clause 18 as amended agreed to

On clause 19—*Minister may direct inquiry*

The Chairman: Amendment G-16.

Mr. Wilson: So moved.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 19 as amended agreed to

[Translation]

Article 15—*Mandat pour local d'habitation*

M. White: Je propose l'amendement G-12.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 15 modifié est adopté

Article 16—*Mesures correctives*

Le président: Nous sommes saisis de l'amendement G-13.

M. Wilson: Je propose cet amendement.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 16 modifié est adopté

Article 17—*Obligation de faire rapport*

Le président: Il s'agit de l'amendement G-14.

M. White: Je propose cet amendement.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 17 modifié est adopté

Article 18—*Fondements*

Le président: Amendement G-15.

M. Wilbee: Je propose cet amendement.

L'amendement est adopté

L'article 18 modifié est adopté

Article 19—*Pouvoir d'enquête du ministre*

Le président: Amendement G-16.

M. Wilson: Je propose cet amendement.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 19 modifié est adopté

Clause 20 agreed to

On clause 21—*Notice for disclosure of information*

Mr. White: I move amendment G-17.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 21 as amended agreed to

Clauses 22 to 24 inclusive agreed to

On clause 25—*Regulations*

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move amendment NDP-3, that clause 25 of Bill C-45 be amended by striking out line 22 on page 15 and substituting the following therefor:

• 1025

L'article 20 est adopté

Article 21—*Avis de communication*

M. White: Je propose l'amendement G-17.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 21 modifié est adopté

Les articles 22 à 24 inclusivement sont adoptés

Article 25—*Réglements*

M. Angus: Monsieur le président, je propose que, conformément à l'amendement NDP-3, l'article 25 du projet de loi C-45 soit modifié par substitution, aux lignes 23 et 24, page 15, de ce qui suit:

[Texte]

(n) prescribing shipping records and

Amendment agreed to

Mr. Richardson: I move amendment G-18.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 25 as amended agreed to

Clauses 26 to 28 inclusive agreed to

On clause 29—*Equivalent level of safety permits*

Mr. White: I move amendment G-19.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 29 as amended agreed to

Clauses 30 and 31 agreed to

On clause 32—*Court order*

Mr. Pickard (Essex—Kent): I move amendment A-1.

Mr. Angus: I wonder if I could ask the officials to respond to the questions I raised with the minister dealing with clause 32, points (a) and (b) on page 2 of my letter. One deals with the fines and the other with repeat offences.

Mr. Read: On the question of the fines, or the court order at clause 32, the question that was raised was that you can be assessed a penalty up to \$1 million, and then when you read down lower you find the penalty for not complying with that is \$50,000.

What I ask you to do then is look at clause 34, which says, "Where an offence is committed or continued on more than one day, the person...committed...is liable...for each day". So you could be fined \$50,000 for each day on which you did not comply with the original assessment. After 20 days, you have paid \$1 million in fines and still have the million-dollar assessment outstanding against you.

Mr. Angus: Let me get this straight. Let's say he didn't pay the fine for 15 days, or didn't comply for 15 days—that's 15 times \$50,000—and then he would still have to comply?

Mr. Read: That's correct.

The second question was regarding recurring offences. The answer to your question is, if you have one offence here which is distinct from this offence, whether committed by the same person or not, those are two distinct offences.

Mr. Comuzzi: Are recurrent offences cumulative? Do you have a provision for that?

Mr. Read: A repeat offence, you mean?

Mr. Comuzzi: Yes.

Mr. Read: If, for example, I used the wrong container and next time around I again used the same wrong container, that's a repeat offence.

[Traduction]

n) déterminer les registres d'expédition ou autres documents obligatoires pour la manutention

L'amendement est adopté

M. Richardson: Je propose l'amendement G-18.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 25 modifié est adopté

Les articles 26, 27 et 28 sont adoptés

Article 29—*Permis de sécurité équivalente*

M. White: Je propose l'amendement G-19.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 29 modifié est adopté

Les articles 30 et 31 sont adoptés

Article 32—*Ordonnance du tribunal*

M. Pickard (Essex—Kent): Je propose l'amendement A-1.

M. Angus: Je me demande si les fonctionnaires pourraient répondre aux questions que j'ai soulevées au sujet de l'article 32, aux points a) et b) de la page 2 de ma lettre au ministre. L'une porte sur les amendes et l'autre sur les cas de récidive.

M. Read: Pour ce qui est des amendes, ou de l'ordonnance du tribunal prévue à l'article 32, la question soulevée était qu'on peut imposer une amende maximale d'un million de dollars mais que, un peu plus loin dans l'article, on dit que la peine imposée en cas d'infraction est de 50,000\$.

Lisez maintenant l'article 34: «Il peut être compté une infraction distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet ou se continue l'infraction.» L'amende de 50,000\$ peut donc être imposée pour chacun des jours au cours desquels il est reconnu qu'il y a infraction. Après 20 jours, les amendes payées s'élèveront à un million de dollars et l'auteur de l'infraction sera encore passible d'une peine d'un million de dollars.

M. Angus: Laissez-moi réfléchir. Supposons que l'auteur de l'infraction n'ait pas payé son amende pendant 15 jours, ou plutôt qu'il est en infraction pendant 15 jours—cela représente 15 fois 50,000\$—il devra encore prendre des mesures pour corriger la situation?

M. Read: C'est juste.

La deuxième question portait sur les cas de récidives. S'il y a une infraction A distincte d'une infraction B, qu'elles aient été commises ou non par la même personne, il s'agit de deux infractions distinctes.

M. Comuzzi: Les infractions sont-elles cumulatives? Y a-t-il des dispositions à cet égard?

M. Read: En cas de récidive?

M. Comuzzi: Oui.

M. Read: Si une personne utilise un contenant inadéquat, il s'agit d'une infraction. La fois suivante, il s'agit d'une récidive.

[Text]

Mr. Comuzzi: But on the second time around you're charged something in excess of what you were originally charged on the first offence.

Mr. Read: Yes, we make a distinction between the first offence and a repeat offence.

Mr. Comuzzi: A repeated offence.

Mr. Read: Yes.

Mr. Comuzzi: So the act doesn't allow for licensing; I mean, it's truly a penalty section of the act.

Mr. Read: Yes.

Mr. Angus: That leads to one other question. Let's use one of our national railway companies as an example. Let's say in Transcona they used the wrong cylinder, were caught and found guilty. If that same railway company in Moncton later on commits the same infraction, is that deemed to be a recurring offence? So it doesn't matter where in the country, if it's being done by the same company...

Mr. Read: The same person, a legal entity, which is a company in this question, yes.

Amendment agreed to

• 1030

Clause 32 as amended agreed to

Clauses 33 to 38 inclusive agreed to

On clause 39—*Certificate or report of inspector*

Mr. Angus: I move amendment NDP-5. Again, this follows suit with the other amendments.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 39 as amended agreed to

On clause 40—*Safety marks and shipping documents*

Mr. Wilbee: I move amendment G-20.

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to

Clause 40 as amended agreed to

Clauses 41 to 43 inclusive agreed to

On clause 44

The Chairman: There is an amendment to clause 44, which was circulated to you this morning. I presume we'll call it G-21.

Mr. Richardson: I move amendment G-21.

[See *Minutes of Proceedings*]

This has to do with another environment bill, Bill C-13, an act to establish a federal environmental assessment process. When this one went through the process, there was a clause in that bill that was supposed to restrict application of this bill in emergency situations. It simply moved too much power in terms of assessing and requiring a federal environmental assessment process every time you spilled a teaspoon of something. The purpose of this amendment is to repeal that section of the act.

[Translation]

M. Comuzzi: Mais la deuxième fois, l'amende est supérieure à celle imposée dans le cas de la première infraction.

M. Read: Oui, nous établissons une distinction entre la première infraction et la récidive.

M. Comuzzi: Une infraction répétée.

M. Read: Oui.

M. Comuzzi: La loi ne permet donc pas la délivrance de licences; il s'agit donc vraiment d'un article sur les peines imposées.

M. Read: Oui.

M. Angus: Cela m'amène à poser une autre question. Prenons l'exemple de l'une de nos sociétés ferroviaires nationales. Supposons qu'elle ait utilisé à Transcona un wagon-citerne inadéquat, qu'elle ait été prise en faute et reconnue coupable. Si cette même société ferroviaire commet la même infraction plus tard à Moncton, est-ce qu'on considère qu'il s'agit de récidive? Quel que soit l'endroit au pays, s'il s'agit de la même société...

M. Read: S'il s'agit de la même personne, de la même personne morale, une société, dans ce cas, oui.

L'amendement est adopté

L'article 32 modifié est adopté

Les articles 33 à 38 inclusivement sont adoptés

Article 39—*Certificats et rapports des inspecteurs*

M. Angus: Je propose l'amendement NDP-5. Cet amendement découle des autres amendements.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 39 modifié est adopté

Article 40—*Indication de danger et document d'expédition*

M. Wilbee: Je propose l'amendement G-20.

[Voir les *Procès-verbaux*]

L'amendement est adopté

L'article 40 modifié est adopté

Les articles 41, 42 et 43 sont adoptés

Article 44

Le président: On vous a distribué ce matin un amendement à l'article 44. Nous lui ferons porter, je suppose, le numéro G-21.

M. Richardson: Je propose l'amendement G-21.

[Voir les *Procès-verbaux*]

Cet amendement porte sur un autre projet de loi en matière d'environnement, le projet de loi C-13, Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale. Ce projet de loi contenait un article visant à restreindre l'application du projet de loi que nous étudions en cas d'urgence. Cette disposition nécessitait un trop grand remaniement des pouvoirs pour ce qui est des évaluations et de l'obligation d'entamer un processus d'évaluation environnementale fédéral chaque fois qu'une cuillérée à thé d'un produit quelconque était déversée. Cet amendement a pour effet d'abroger cet article de la loi.

[Texte]

Mr. Read: Essentially that's what happened.

When they were doing the Environmental Assessment Act, they looked at the existing Dangerous Goods Act, not Bill C-45, under protective directions, and said that it gave very wide powers. We said we only use it in emergencies. They asked if we would mind if the section was amended to say that in any emergency you have this authority. We said they could do that, but we're also amending our act. They said they would have their act through before ours, and then when we come along we can amend and say what we would like to say.

Unfortunately, when their drafters did their amendment, instead of saying that in any emergency you can do this, they gave us an unlimited authority, which we don't want. They said that we can effectively do this in any situation at any time to anybody. It's much too wide. What we want is what's in our present act.

We spoke with them and first off, they said not to worry, that they would pass before we would. As those of you who have been following the bill know, that probably will happen, but they will not proclaim for several years. They want to proclaim only after they have the regulations in place. That's what has caught us. They're probably going to proclaim after we proclaim.

We don't want them to go into this carefully crafted bill with this very blunt instrument they're giving us, which we don't want and don't need and which is really inappropriate. Consequently, we'd like to have some way of avoiding that. So the Department of Justice cracked their heads on it, and recognizing they're not going to amend the bill, they put this forward, which I am advised does the job.

Amendment agreed to

Clause 44 as amended agreed to

The Chairman: Shall the schedule carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I believe the department has indicated they don't need a reprint. As they're not anticipating further amendments, they think we can report the bill with the amendments without reprinting it at report stage.

[Traduction]

M. Read: C'est en fait ce qui s'est passé.

Lors de la rédaction de la Loi sur l'évaluation environnementale, les rédacteurs se sont penchés sur la Loi sur le transport des marchandises dangereuses—la loi existante et non le projet de loi C-45—sur les dispositions sur la protection, et ils ont estimé que ces dispositions donnaient de très vastes pouvoirs. Nous avons dit que ces pouvoirs n'étaient utilisés qu'en cas d'urgence. Ils nous ont demandé si nous étions d'accord pour que l'article soit modifié de façon à ce qu'il soit précisé que ces pouvoirs n'étaient exercés qu'en cas d'urgence. Nous leur avons répondu qu'ils pouvaient le faire, mais que nous étions aussi en train de modifier notre loi. Ils nous ont dit que leur loi serait adoptée avant la nôtre et que nous pourrions ensuite apporter les modifications nécessaires.

Malheureusement, lorsque les rédacteurs du projet de loi C-13 ont préparé leur amendement, ils nous ont donné des pouvoirs illimités, dont nous ne voulons pas, au lieu de dire que ces pouvoirs n'étaient utilisés qu'en cas d'urgence. Ce qu'ils ont dit, c'est que nous pouvions utiliser ces pouvoirs dans toutes les situations, en tout temps et à l'égard de quiconque. C'est beaucoup trop vaste. Ce que nous voulons, c'est ce qui est prévu dans la loi actuelle.

Nous leur avons parlé, et ils nous ont dit de ne pas nous inquiéter, que leur projet de loi serait adopté avant le nôtre. Si vous avez suivi l'évolution de ce projet de loi, vous savez que cela est probablement vrai mais que la proclamation de leur projet de loi devra probablement attendre plusieurs années. Ils souhaitent que la loi ne soit proclamée que lorsque les règlements seront en place. C'est là que nous nous sommes fait attraper. La proclamation de leur loi aura sans doute lieu après la proclamation de la nôtre.

Nous ne voulons pas que soit intégré à ce projet de loi soigneusement élaboré cet instrument grossier qu'ils nous donnent, dont nous ne voulons pas, dont nous n'avons pas besoin et qui est en fait contre-indiqué. Par conséquent, nous aimerions pouvoir éviter cela. Le ministère de la Justice s'est cassé la tête pour trouver un moyen de corriger cette situation et, reconnaissant qu'ils ne seront pas en mesure de modifier le projet de loi, ils nous ont fourni ceci qui, d'après ce qu'on m'a dit, aura le même effet.

L'amendement est adopté

L'article 44 modifié est adopté

Le président: L'annexe est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le ministère a déclaré, je crois, qu'il n'était pas nécessaire de faire réimprimer le projet de loi. Puisqu'on ne prévoit pas d'autres amendements, les fonctionnaires croient que nous pouvons faire rapport du projet de loi et des amendements qui y ont été intégrés sans qu'il soit nécessaire de le réimprimer.

[Text]

Mr. Angus: Mr. Chairman, I'm a bit uneasy with that. I don't expect any more amendments either, but given the number of amendments that have been adopted, in terms of proper communication with the House—unless somebody can argue to me that the cost is prohibitive—I would think I have in my hand an unofficial version. If we reprint it for report stage and it isn't changed, can it not then just be stamped as having been adopted in that form at third reading? Again, I'm reluctant to go into the House with a document that is in such unofficial shape.

[Translation]

M. Angus: Monsieur le président, cela me dérange un peu. Je ne crois pas non plus qu'il y aura d'autres amendements, mais compte tenu du nombre d'amendements que nous avons adoptés, il me semble, qu'aux fins d'une bonne communication avec la Chambre—à moins qu'on me dise que le coût est trop élevé—la version que j'ai en main est une version non officielle. Si nous demandons une réimpression pour l'étape du rapport et qu'il n'y a pas d'autres modifications, est-ce qu'on ne peut pas alors tout simplement déclarer que le projet de loi est adopté sous cette forme en troisième lecture? J'hésiterais à présenter à la Chambre un document dans une forme aussi peu officielle.

• 1035

The Chairman: We could ask the clerk to comment on the need for a reprint for the House.

The Clerk of the Committee: It depends on whether or not you expect to have amendments at report stage. Certainly if you expect to have amendments, given the number of committee amendments there are, there should be a reprint. If not, not.

The Chairman: So it is in our hands. Are the members agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill to the House as amended?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much. The meeting is adjourned.

Le président: Le greffier pourrait peut-être nous dire s'il est nécessaire de le réimprimer pour la Chambre.

Le greffier du Comité: Cela dépend si l'on croit qu'il y aura ou non des amendements à l'étape du rapport. Si vous croyez qu'il y en aura, il faudrait peut-être réimprimer le projet de loi, compte tenu du nombre d'amendements faits par le comité. Sinon, ce n'est pas nécessaire.

Le président: C'est donc à nous d'en décider. Les membres du comité sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci beaucoup. La séance est levée.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

John A. Read, Director General, Transport of Dangerous Goods;

Jeremy Hill, Legal Counsel.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

John A. Read, conseiller général, Transport de marchandises dangereuses;

Jeremy Hill, conseiller juridique.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9



CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON



Bill C-45

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-2

1991-1992

3rd Session

34th Parliament

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USER

This index is subject-based and extensively cross-referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists.

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub-headings.

Income tax

Farmers
Capital gains

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

Capital gains *see* Income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1r, 2r, 3r, = first, second, third reading A = Appendix amdt. = amendment Chap = Chapter
g.r. = government response M. = Motion o.q. = oral question qu. = question on the
Order Paper R.A. = Royal Assent r.o. = return ordered S.C. = Statutes of Canada
S.O. = Standing Order

Political affiliations:

BQ	Bloc Québécois
Ind	Independent
Ind Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

For further information contact the
Index and Reference Service — (613) 992-8976
FAX (613) 992-9417

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

THIRD SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1992—

April: 7th, 30th, 1.

May: 12th, 2.

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)
 Emergency Response Assistance Plans, 1:18-9; 2:26, 28-9, 31
 Fire-fighters, 1:19; 2:24, 26
 Hazardous materials, 1:17-8; 2:21-2, 26
 Inspectors, 2:30
 Procedure and Committee business
 Bills, 2:20-1, 23, 27-8, 36
 Meetings, 1:23
 Witnesses, 1:20-1, 23; 2:20
 Safety marks, 1:21; 2:33-4
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:17-21, 23-4; 2:20-2, 24-34, 36

Bellemare, Charles (Committee Clerk)
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 2:36

Birch, G.A. Sandy (Committee Clerk)
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:9, 23

Canadian Environmental Assessment Act (Bill C-13) *see*
 Hazardous materials—Environmental concerns

Canadian Transportation Emergency Centre of the Department of Transport *see* Hazardous materials

CANUTEC *see* Canadian Transportation Emergency Centre of the Department of Transport

Chemicals *see* Farm chemicals

Comuzzi, Joe (L—Thunder Bay—Nipigon)
 Emergency Response Assistance Plans, 2:25
 Hazardous materials, 2:22-4
 Procedure and Committee business, bills, 2:20, 27
 Safety marks, 2:33-4
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 2:20, 22-5, 27, 33-4

Coupar, Doug (International Association of Fire Fighters)
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:10-20

Crawford, Rex (L—Kent)
 Hazardous materials, 1:7-8
 Inspectors, 1:8
 Procedure and Committee business
 Quorum, M., 1:6
 Witnesses, 1:7-8
 Safety marks, 1:12
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:7-8, 12-3

Dangerous Goods Identification Act (Bill C-334) *see* Hazardous materials—Registry

Department of Transportation *see* Transport Department

Emergency Response Assistance Plans
 Fire departments, link, 1:18-9; 2:28-9
 Liability insurance, 1:19-20; 2:25-6, 28, 30
 Shipper, responsibility, 2:31

Europe *see* Hazardous materials—Electronic tracking system

Farm chemicals
 Transportation, 1:14

Fee, Doug (PC—Red Deer)
 Fire-fighters, 1:16
 Kinsella, Alta., 1:17
 Procedure and Committee business
 Bills, 1:22
 Witnesses, 1:22, 24
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:15-7, 22, 24
 Trucking industry, 1:16

Fire-fighters
 Cancer rate, 1:16, 19
 Injuries, compensation, 1:19; 2:24-6
 Volunteer departments, mutual aid agreements, 1:16
See also Emergency Response Assistance Plans

Fontaine, Gabriel (PC—Lévis)
 Procedure and Committee business
 Bills, 1:22-3
 Meetings, 1:23
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:22-3

Government Departments appearing *see* Organizations appearing

Hazardous materials
 CANUTEC Handbook, use, 1:10; 2:22, 26
 Electronic tracking system, request, 1:10-1, 15, 17, 20; 2:23
 Europe, comparison, 1:13
 United States, comparison, 1:12, 18; 2:22, 24
 Environmental concerns, 1:7-8
 Federal assessment process, Bill C-13, 2:34-5
 Fire safety inspection, community data base, 1:18
 Registry, Bill C-334, provisions, 1:11; 2:21-2
See also Farm chemicals

Hill, Jeremy (Transport Department)
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 2:20, 25

Inspectors
 Federal, provincial, powers, 1:8; 2:30

Insurance *see* Emergency Response Assistance Plans; Fire-fighters—Injuries

International Association of Fire Fighters *see* Organizations appearing

Kinsella, Alta.
 Train/truck crash, 1:11, 15, 17

Kristiansen, Lyle (NDP—Kootenay West—Revelstoke)
 Hazardous materials, 1:13, 20
 Procedure and Committee business
 Bills, 1:22-3
 Witnesses, 1:9, 22-3
 Safety marks, 1:14
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:9, 13-5, 20, 22-4
 Trucking industry, 1:15

Order of Reference, 1:3

Organization meeting *see* Procedure and Committee business

LEGISLATIVE COMMITTEE INDEX ON BILL C-45

Organizations appearing

International Association of Fire Fighters, 1:10-20
 Transport Department, 1:7-9; 2:20, 22-5, 28-31, 33-5
See also individual witnesses by surname

Penalties *see Safety marks*

Pickard, Jerry (L—Essex—Kent)

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 2:33

Placards *see Safety marks*

Procedure and Committee business

Bills

Amendments, moving, discussions, 2:26-8
 Clause-by-clause study, proceeding to, 1:9, 22-3, agreed to,
 5
 Clauses, standing, 2:20-1
 Reprint, for report stage, 2:35-6
 Chairman, appointment by Speaker, 1:4, 6
 Meetings, scheduling, 1:9, 23, agreed to, 5
 Organization meeting, 1:6-7
 Printing, minutes and evidence, M. (Schneider), 1:6, agreed
 to, 4
 Questioning of witnesses, time limit, M. (Wilbee), 1:6, agreed
 to, 4
 Quorum, meeting and receiving/printing evidence without,
 M. (Crawford), 1:6, agreed to, 4
 Staff, introductions, 1:6
 Witnesses, inviting, appearances/written submissions, 1:7-9,
 20-4; 2:20

Railways

Freight service, 1:15

Read, John (Transport Department)

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:7-9; 2:20, 22-5, 28-31, 33-5

Report to House, 2:3-8

Richardson, Lee (PC—Calgary Southeast; Parliamentary Secretary to Minister of Transport from May 8, 1991 to May 7, 1993)

Hazardous materials, 2:34
 Procedure and Committee business, bills, 2:26-7
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 2:21, 26-7, 29, 31, 33-4

Safety marks

Placards, inaccurate information, penalties, 1:12-5, 21; 2:33-4

Schneider, Larry (PC—Regina—Wascana)

Procedure and Committee business, printing, M., 1:6

Soetens, René (PC—Ontario) (Chairman)

Hazardous materials, 1:15

Kinsella, Alta., 1:15

Procedure and Committee business

Bills

Amendments, 2:26-7
 Clause-by-clause study, 1:9, 22-3
 Clauses, 2:20-1
 Reprint, 2:35-6
 Meetings, scheduling, 1:9, 23
 Witnesses, inviting, 1:7-9, 20-4; 2:20

Soetens, René—*Cont.*

References, appointment as Chairman, 1:4, 6
 Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45),
 1:15

Transport Department

Dangerous goods newsletter, public consultation, 1:7-9
See also Organizations appearing

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45)—

Minister of Transportation
 Consideration, 1:7-24; 2:20-36; as amended, 2:35, carried, 19;
 report to House with amdts., 2:36, agreed to, 19
 Clause 1, 2:20-1, stood, 9; 2:35, carried, 19
 Clause 2, as amended, 2:27, carried, 12
 Amdt. (Richardson), 2:21, agreed to, 9
 Amdt. (Angus), 2:21-4, negated on recorded division,
 2:9-11
 Amdt. (Angus), 2:24-6, negated on recorded division,
 2:11-2
 Amdt. (Wilson), 2:26, agreed to, 12
 Amdt. (Angus), 2: 26-7, agreed to, 12
 Amdt. (White), 2: 27, agreed to, 12
 Clause 3, as amended, 2:28, carried, 13
 Amdt. (Wilbee), 2:27, agreed to, 12
 Amdt. (Richardson), agreed to, 2: 13
 Amdt. (White), 2:28, agreed to, 13
 Clause 4, 2:28, carried, 13
 New clause, M. to add (Wilbee), 2:28, agreed to, 13
 Clause 5, as amended, 2:28, carried, 13
 Amdt. (White), 2:28, agreed to, 13
 Clause 6, as amended, 2:31, carried, 14
 Amdt. (Wilbee), 2:28-31, agreed to, 13-4
 Clause 7, 2:31, carried, 14
 Clause 8, as amended, 2:31, carried, 14
 Amdt. (Wilson), 2:31, agreed to, 14
 Clause 9, 2:31, carried, 14
 Clause 10, as amended, 2:31, carried, 14
 Amdt. (Wilbee), 2:31, agreed to, 14
 Clauses 11 to 13, 2:31, carried severally, 14
 Clause 14, as amended, 2:31, carried, 15
 Amdt. (Angus), 2:31, agreed to, 14-5
 Clause 15, as amended, 2:32, carried, 15
 Amdt. (White), 2:32, agreed to, 15
 Clause 16, as amended, 2:32, carried, 15
 Amdt. (Wilson), 2:32, agreed to, 15
 Clause 17, as amended, 2:32, carried, 16
 Amdt. (White), 2:32, agreed to, 15-6
 Clause 18, as amended, 2:32, carried, 16
 Amdt. (Wilbee), 2:32, agreed to, 16
 Clause 19, new clause, M. to add, (Wilson), 2:32, agreed to, 16
 Clauses 19 to 20, 2:32, carried severally, 16
 Clause 21, as amended, 2:32, carried, 16
 Amdt. (White), 2:32, agreed to, 16
 Clauses 22 to 24, 2:32, carried severally, 17
 Clause 25, as amended, 2:33, carried, 17
 Amdt. (Angus), 2:32-3, agreed to, 17
 Amdt. (Richardson), 2:33, agreed to, 17
 Clauses 26 to 28, 2:33, carried severally, 17
 Clause 29, as amended, 2:33, agreed to, 17
 Amdt. (White), 2:33, agreed to, 17
 Clauses 30 to 31, 2:33, carried severally, 17

Transportation of Dangerous Goods Act—*Cont.*

Clause 32, as amended, 2:34, agreed to, 18
 Amtd. (Pickard), 2:33-4, agreed to, 17-8
Clauses 33 to 38, 2:34, carried severally, 18
Clause 39, as amended, 2:34, carried, 18
 Amtd. (Angus), 2:34, agreed to, 18
Clause 40, as amended, 2:34, carried, 18
 Amtd. (Wilbee), 2:34, agreed to, 18
Clauses 41 to 43, 2:34, carried severally, 18
Clause 44, as amended, 2:35, carried, 19
 New clause, M. to add (Richardson), 2:34-5, agreed to, 18
Schedule, 2:35, carried, 19
Title, 2:35, carried, 19
Reprint, as amended, 2:35-6, agreed to, 19
See also Order of Reference; Report to House

Trucking industry

Mixed loads, 1:13, 15-6

United States *see* Hazardous materials—Electronic tracking system

White, Brian (PC—Dauphin—Swan River)
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45), 2:27, 32-3

Wilbee, Stan (PC—Delta)

Procedure and Committee business
 Questioning of witnesses, M., 1:6
 Witnesses, 1:7-8
Transport Department, 1:8
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45), 1:7-8; 2:27-8, 31-2, 34

Wilson, Geoff (PC—Swift Current—Maple Creek—Assiniboia)
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (Bill C-45), 2:26-7, 31-2

Witnesses *see* Organizations appearing and *see also individual witnesses by surname*

Marchandises dangereuses, transport, Loi de...—Suite
Marchandises dangereuses, transport, Loi de...—Suite

COMITÉ LEGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

TRIESTIME SESSION — TRÈS-TRENTÉ-QUATRIÈME LEGISLATURE

-1992-

DATES ET FASCICULES

Marie

le 12, f.2.

Avril:

les 7 et 30, f.1.

GUIDE DE L'USAGER

Télécopieur (613) 992-9417
au Service de l'index et des références (613) 992-7645.
Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser

REF.	Parti réformiste du Canada
PC	Progressiste conservateur
NPD	Nouveau parti démocratique
L	Libéral
Ind.	Indépendant
Cons. Ind.	Conservateur indépendant
BQ	Bloc Québécois

Affiliations politiques:

Gouvernement. Rés. = résolution. S.C. = Statuts du Canada. S.r. = sanction royale.
M. = motion. Q.F. = question au *Féuilletion*. Q.o. = question orale. R.g. = réponse du
Art. = article. Chap. = chapitre. Dd. = ordre de dépôt de documents. Dec. = déclaration.
Ire, 2e, 3e l. = première, deuxième, troisième lecture. A. = appendice. Am. = amendement.

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

Gains en capital. Voir Impôt sur le revenu—Agriculteurs

Les revenus à un premier sous-titre sont indiqués par un long trait.

Gains en capital
Agriculteurs
Impôt sur le revenu

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous-titres tels que:

Les noms des intervenants et les descripteurs sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Les deux rubriques affin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous-titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets d'importance font aussi l'objet de descripteurs spéciaux.

Cet index est un index croisé couvrant des sujets variés. Chaque fascicule est enrегистre selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vertu: Groupe Communication Canada — Édition,

communes par l'imprimatur de la Reine pour le Canada.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9
Available from Canada Communication Group — Publishing,
by the Queen's Printer for Canada.

CHAMBRE DES COMMUNES

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Projet de loi C-45

COMITÉ LEGISLATIVE SUR LE

DU

INDEX

CANADA



